** Année 1958. — N° 22 C. R. Le Numéro: 50 francs. Mercredi 19 Mars 1958 **

JOURNAL OFFICIEL

DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SEANCES
QUESTIONS ECRITES ET REPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DU CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE :
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 1.600 fr. ; ÉTRANGER : 2.400 fr.
(*Compte chèque postal:* 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 20 FRANCS

SESSION DE 1957-1958 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 40e SEANCE

Séance du Mardi 18 Mars 1958.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 535).

2. — Congé (p. 535).

3. — Dépôt de rapports (p. 535).

4. — Dépôt d'une question orale avec débat (p. 535).

5. — Organisme extraparlementaire. — Représentation du Conseil de la République (p. 535).

6. — Questions orales (p. 535).

Justice:

Question de M. Jean-Louis Tinaud. — MM. Emile Huges, secrétaire d'Etat aux affaires économiques; Jean-Louis Tinaud.

France d'outre-mer:

Question de M. Michel Debré. — MM. Gérard Jaquet, ministre de la France d'outre-mer; Michel Debré.

Défense nationale:

Question de M. Michel Debré. — MM. le secrétaire d'Etat aux affaires économiques, Michel Debré.

Finances:

Question de M. Chapalain. — MM. Jean-Raymond Guyon, secrétaire d'Etat au budget; Chapalain.

Question de M. Michel Debré. — MM. le secrétaire d'Etat aux affaires économiques, Michel Debré.

7. — Travailleuses familiales. — Adoption d'une résolution (p. 539).

Discussion générale: Mmes Gilberte Pierre-Brossolette, rapporteur de la commission de la famille; Marcelle Devaud, rapporteur pour avis de la commission du travail; MM. Edouard Bonnefous, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme; René Dubois, président de la commission de la famille.

Passage à la discussion de l'article unique.

Adoption de l'article et de la résolution.

8. — Durée du travail dans les établissements de commerce non alimentaire. — Rejet d'une proposition de loi en deuxième lecture (p. 541).

M. Abel-Durand, rapporteur de la commission du travail; Mme Girault.

Adoption, au scrutin public, des conclusions de la commission.

Rejet de la proposition de loi.

9. — Attribution d'allocation à certaines veuves. — Discussion d'une proposition de loi (p. 543).

Discussion générale: MM. Maurice Walker, rapporteur de la commission du travail; Jean-Raymond Guyon, secrétaire d'Etat au budget, le président.

Renvoi de la suite de la discussion.

10. — Accord entre la France et l'O. T. A. N. en matière de sécurité sociale. — Adoption d'un projet de loi (p. 544).

11. — Transcription des actes de naissance. — Adoption d'une proposition de loi (p. 545).

Discussion générale: M. Rabouin, rapporteur de la commission de la justice; Descours Desacres, Robert Lecourt, garde des sceaux, ministre de la justice.

Passage à la discussion de l'article unique.

Adoption de l'article et de la proposition de loi.

12. — Attribution d'allocation à certaines veuves. — Suite de la discussion et adoption d'une proposition de loi (p. 545).

Suite de la discussion générale: M. Maurice Walker, au nom de la commission des finances.

Passage à la discussion de l'article unique.

Adoption de l'article modifié et de la proposition de loi.

13. — **Police de la circulation routière. — Discussion d'un projet de loi** (p. 546).

Discussion générale: MM. Gilbert-Jules, rapporteur de la commission de la justice; Julien Brunhes, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication; Namy.

Passage à la discussion des articles.

Art. 1er et 2: adoption.

Art. 3:

Amendement de M. Julien Brunhes. — MM. Julien Brunhes, le rapporteur, Robert Lecourt, garde des sceaux, ministre de la justice; Namy, Jean Bertaud, président de la commission des moyens de communication. — Retrait.

Amendements de M. Namy. — MM. Namy, le rapporteur, le garde des sceaux. — Rejet.

Amendement de M. Julien Brunhes. — MM. Julien Brunhes, le garde des sceaux. — Retrait.

Amendement de M. Namy. — MM. Namy, le rapporteur, le garde des sceaux. — Rejet.

Amendement de M. Schwartz. — MM. Schwartz, le rapporteur, le garde des sceaux. — Adoption.

Amendement de M. Julien Brunhes. — MM. Julien Brunhes, le rapporteur, le garde des sceaux. — Adoption.

Amendement de M. Namy. — Rejet.

Adoption de l'article modifié.

Art. 4:

MM. Namy, le rapporteur.

Amendement de M. Julien Brunhes. — MM. Julien Brunhes, Brizard, le rapporteur, le garde des sceaux, le président de la commission des moyens de communication. — Retrait.

Amendement de M. Schwartz. — Adoption.

Amendements de M. Julien Brunhes et de M. Namy. — MM. Julien Brunhes, Namy le rapporteur. — Retrait de l'amendement de M. Julien Brunhes. — Rejet de l'amendement de M. Namy.

Adoption de l'article modifié.

Art. 5:

Amendements de M. Julien Brunhes et de M. Namy. — MM. Julien Brunhes, Namy, le rapporteur, le garde des sceaux. — Rejet de la première partie. — Retrait de la seconde.

MM. de Villoutreys, Julien Brunhes, le rapporteur.

Adoption de l'article.

Art. 6 et 7: adoption.

Art. 9:

Amendements de M. Julien Brunhes et de M. Namy. — MM. Julien Brunhes, Namy, le rapporteur, le garde des sceaux. — Retrait de l'amendement de M. Julien Brunhes. — Rejet de l'amendement de M. Namy.

Adoption de l'article.

Art 9 *bis* à 11: adoption.

Renvoi de la suite de la discussion.

14. — **Retrait d'une affaire de l'ordre du jour** (p. 563).

15. — Organisme extraparlementaire. — **Nomination d'un membre** (p. 563).

Suspension et reprise de la séance.

Présidence de M. Edmond Michelet.

16. — **Demande de mission d'information** (p. 564).

17. — Police de la circulation routière. — **Suite de la discussion et adoption d'un projet de loi** (p. 564).

Art. 12:

M. Julien Brunhes, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication.

Amendement de M. Namy. — MM. Namy, Gilbert-Jules, rapporteur de la commission de la justice. — Retrait.

Adoption de l'article.

Art. 13:

Amendement de M. Namy. — MM. Namy, le rapporteur, Robert Lecourt, garde des sceaux, ministre de la justice. — Rejet, au scrutin public.

Adoption de l'article.

Art. 13 *bis*: adoption.

Art. 14:

MM. le rapporteur pour avis, le garde des sceaux.

Amendement Namy. — MM. Namy, le rapporteur. — Retrait.

Adoption de l'article.

Art. 15

Amendement de M. Julien Brunhes. — MM. Julien Brunhes, le rapporteur. — Retrait.

Adoption de l'article.

Art. 16:

Amendement de M. Julien Brunhes. — MM. Julien Brunhes, le rapporteur, le garde des sceaux. — Adoption.

M. Namy.

Adoption de l'article modifié.

Art. 17:

Amendement de M. Julien Brunhes. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 18:

Amendement de M. Namy. — MM. Namy, le rapporteur. — Rejet.

Suppression de l'article.

Art. 19:

Amendement de M. Julien Brunhes — MM. Julien Brunhes, le rapporteur, le garde des sceaux. — Adoption, modifié.

Amendement de M. Jean Bertaud. — Mme Marcelle Devaud, M. le rapporteur. — Retrait.

Adoption de l'article modifié.

Art. 20:

Amendement de M. Julien Brunhes. — Adoption.

Amendement de M. Namy. — MM. Namy, le rapporteur. — Rejet.

Adoption de l'article modifié.

Art. 21: adoption.

Art. 22:

Amendement de M. Schwartz. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 22-1:

Amendement de M. Motais de Narbonne. — MM. Motais de Narbonne, le rapporteur, le rapporteur pour avis, le garde des sceaux. — Rejet.

Amendement de M. Namy. — MM. Namy, le rapporteur, le garde des sceaux. — Rejet.

Suppression de l'article.

Art. 22 A:

Amendement de M. Chazette. — MM Chazette, le rapporteur, le garde des sceaux, de Menditte. — Rejet.

L'article n'est pas adopté.

Art. 22-2 à 22-6: suppression.

Art. 22-7: adoption.

Art. 24:

Amendement de M. Namy. — MM Namy, le rapporteur, le rapporteur pour avis. — Rejet.

Amendement de M. Julien Brunhes. — Retrait.

Amendement de M. de Villoutreys. — MM. de Villoutreys, le rapporteur. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 25 à 26 *ter*: adoption.

Art. 26 *quater*:

Amendement de M. Namy. — MM. Namy, le rapporteur, le garde des sceaux. — Retrait.

Adoption de l'article.

Art 27: adoption.

Art. 28:

Amendement de M. Namy. — MM. le rapporteur, Namy. — Retrait.

Suppression de l'article.

Art. 29 à 31: adoption.

Sur l'ensemble: MM. Primet, René Dubois, Courrière, le rapporteur pour avis, le rapporteur.

Adoption, au scrutin public, de l'ensemble du projet de loi.

Sur l'intitulé:

Amendement de M. Julien Brunhes. — MM. Julien Brunhes, le rapporteur. — Retrait.

18. — **Prolongation d'un délai constitutionnel** (p. 580).

19. — **Dépôt de propositions de résolution** (p. 580).

20. — **Renvois pour avis** (p. 581).

21. — **Règlement de l'ordre du jour** (p. 581).

PRESIDENCE DE M. ERNEST PEZET, vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures dix minutes.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du jeudi 13 mars a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

CONGE

M. le président. M. Fillon demande un congé.

Conformément à l'article 44 du règlement, le bureau est d'avis d'accorder ce congé.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le congé est accordé.

— 3 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de MM. Armengaud, Jean Bertaud, Durieux, Yves Estève, Jean-Louis Fournier, Léo Hamon, Edmond Jollit, Longchambon, Marignan, de Maupeou, Georges Portmann, Quenum-Possy-Berry et Suran, un rapport d'enquête fait au nom de la commission de coordination de la recherche scientifique et du progrès technique, sur la situation des organismes de recherche.

Le rapport sera imprimé sous le n° 363 et distribué.

J'ai reçu de M. Monichon un rapport fait au nom de la commission du suffrage universel, du contrôle constitutionnel, du règlement et des pétitions, sur le projet de loi modifiant les articles 55, 56 et 57 de la loi du 23 septembre 1948 relative à l'élection des conseillers de la République (n° 325, session de 1957-1958).

Le rapport sera imprimé sous le n° 364 et distribué.

J'ai reçu de M. Jean-Louis Fournier un rapport fait au nom de la commission de la famille, de la population et de la santé publique, sur la proposition de loi adoptée par l'Assemblée nationale, complétant les articles L 359 et L 373 du code de la santé publique en ce qui concerne les étudiants en chirurgie dentaire (n° 301, session de 1957-1958).

Le rapport sera imprimé sous le n° 365 et distribué.

— 4 —

DEPOT D'UNE QUESTION ORALE AVEC DEBAT

M. le président. J'informe le Conseil de la République que j'ai été saisi de la question orale avec débat suivante:

« M. Abel Sempé appelle l'attention de M. le ministre de la reconstruction et du logement sur le problème de la construction dans le département du Gers et sur les conséquences des décisions fâcheuses qu'il vient de prendre à ce sujet;

« Il lui signale que l'Office municipal H. L. M. d'Auch devait construire 54 logements au titre du programme 1958 et que les crédits alloués permettront de faire seulement 18 logements;

« Il lui demande en conséquence:

« 1° Les raisons de cette décision inacceptable;

« 2° Les mesures qu'il compte prendre pour permettre à l'Office d'Auch de faire face aux nombreuses demandes de logement » (n° 30).

Conformément aux articles 87 et 88 du règlement, cette question orale avec débat a été communiquée au Gouvernement et la fixation de la date du débat aura lieu ultérieurement.

— 5 —

ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

Représentation du Conseil de la République.

M. le président. J'ai reçu une lettre par laquelle M. le président de la commission de surveillance de la caisse des dépôts et consignations demande au Conseil de la République de procéder à la désignation d'un de ses membres en vue de le représenter au sein de cette commission. (Application de la loi n° 48-103 du 17 janvier 1948).

La commission des finances a fait connaître à la présidence le nom du candidat qu'elle propose.

Cette candidature va être affichée et la nomination aura lieu conformément à l'article 16 du règlement.

— 6 —

QUESTIONS ORALES

M. le président. L'ordre du jour appelle les réponses des ministres aux questions orales suivantes:

LENTEUR EXCESSIVE DE LA JUSTICE

M. Jean-Louis Tinaud expose à M. le garde des sceaux, ministre de la justice, que de récentes décisions de justice démontrent une lenteur par trop excessive et vraiment inadmissible.

C'est ainsi, par exemple, que le sieur X, qui avait assassiné un agent de police le 25 février 1954 et qui fut arrêté séance tenante, n'a été jugé que le 6 avril 1957 et que, condamné à mort, il n'a été exécuté que le 1er octobre de la même année.

Il lui demande s'il estime qu'il s'agit là d'une bonne administration de la justice et, éventuellement, quelles mesures il pense prendre pour en activer le cours. (N° 1005.)

La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux affaires économiques.

M. Emile Hugues, *secrétaire d'Etat aux affaires économiques.* M. Jean-Louis Tinaud a bien voulu poser une question relative à une procédure qui démontrerait une lenteur excessive du cours des décisions judiciaires. L'honorable parlementaire précise qu'il s'agit d'un individu qui avait assassiné un agent de police le 25 février 1954 et qui fut arrêté séance tenante. Cet individu ne fut jugé que le 6 avril 1957 et condamné à mort. Il n'a été exécuté que le 1er octobre de la même année. Après avoir identifié l'affaire dont il s'agit, la chancellerie a aussitôt vérifié que le dossier ne permettait de relever en l'espèce aucun retard anormal qui aurait pu être imputé à une carence des autorités judiciaires.

Je crois devoir fournir à cet égard les précisions suivantes.

La procédure ayant abouti à la condamnation a été rendue exceptionnellement longue en raison des incidents de procédure intervenus, notamment d'un arrêt de la Cour de cassation sur pourvoi formé par le condamné. A la suite de cet arrêt l'instruction a été annulée pour vice de forme. Elle a dû être entièrement reprise par une nouvelle chambre des mises en accusation. En ce qui concerne le délai écoulé entre la condamnation à mort et l'exécution, il n'a pas excédé la durée normalement exigée par la nécessité de statuer sur un nouveau pourvoi à la Cour de cassation qui a été rejeté le 11 juillet 1957, et ensuite d'instruire le recours en grâce soumis aux autorités compétentes. Le rejet de ce recours est intervenu le 26 septembre 1957. Le condamné a été exécuté le 1er octobre suivant.

M. Jean-Louis Tinaud. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Tinaud.

M. Jean-Louis Tinaud. Monsieur le président, mes chers collègues, vous pensez bien qu'en posant cette question je n'ai pas voulu ici faire œuvre de sanguinaire d'autant plus que je représente un département fort paisible dont les représentants avaient déjà, il y a quelque temps... refusé de voter la mort du roi. (*Sourires.*)

Si je me suis permis de poser cette question c'est que je trouve tout de même inadmissible — et, bien entendu, la réponse qui m'a été faite ne me satisfait nullement, elle se contente d'entériner la question que je posais moi-même —

qu'un individu, arrêté en flagrant délit, venant d'abattre un agent de police, le révolver encore à la main, attende plus de trois ans pour passer en jugement.

Je n'entends pas ici, et tel n'est pas l'objet de mon propos, discuter pour ou contre la peine de mort. Elle existe et son utilité pour la société est l'exemple qu'elle donne aux autres. Condamner quelqu'un trois ans après le crime...

M. le secrétaire d'Etat. Le juger!

M. Jean-Louis Tinaud. Si vous voulez! Le résultat est le même: juger quelqu'un trois ans après le crime qu'il a commis, cela ne s'appelle pas de la justice, quelles que soient les circonstances qui puissent être invoquées... surtout dans une affaire aussi indiscutable! Mais, par ailleurs, que ce condamné à mort en avril attende jusqu'au mois d'octobre pour être exécuté, ce n'est pas humain. Ou bien, condamné à mort, on l'exécute vite, ou bien on le grâcie.

M. le secrétaire d'Etat. Il y a la cassation.

M. Jean-Louis Tinaud. Je le sais, je suis avocat. Mais pour des raisons d'humanité, je n'admets pas qu'un condamné à mort attende chaque matin pendant six mois l'heure de son exécution.

APPARTENANCE POLITIQUE
DES FONCTIONNAIRES FRANÇAIS DE NOUVELLE-CALÉDONIE

M. le président. M. Michel Debré demande à M. le ministre de la France d'outre-mer pour quelles raisons les fonctionnaires désignés pour occuper des postes politiques ou administratifs en Nouvelle-Calédonie appartiennent en majorité à une certaine formation politique et s'il est normal que l'administration d'un territoire français passe, en fait, sous le contrôle d'une tendance dont le moins qu'on puisse dire est que ses objectifs ne sont pas nationaux. (N° 1023.)

La parole est à M. le ministre de la France d'outre-mer.

M. Gérard Jaquet, *ministre de la France d'outre-mer.* M. Michel Debré a bien voulu me demander pour quelles raisons les fonctionnaires récemment affectés en Nouvelle-Calédonie appartenaient à une même formation politique.

Si, entre le mois d'octobre 1957 et le mois de février 1958, il a été procédé à plusieurs mutations ou nominations de fonctionnaires en Nouvelle-Calédonie, ces mouvements de personnel ont été effectués par l'administration conformément aux critères habituellement retenus.

Les affectations ont été prononcées au fur et à mesure des besoins qui se sont manifestés. Il a été tenu compte uniquement de la compétence professionnelle des intéressés et il est bien évident que les choix ne peuvent avoir été opérés pour les motifs politiques que M. Debré semble soupçonner.

Enfin, M. Michel Debré demande s'il est normal qu'un territoire puisse passer par le jeu d'affectations de fonctionnaires sous le contrôle d'une tendance politique. Je lui répondrai simplement que les fonctionnaires sont libres de professer, dans le secret de leur conscience et en dehors de leurs activités professionnelles, les opinions politiques ou philosophiques de leur choix et que tout ministre doit s'interdire de contrôler les consciences des fonctionnaires de son département.

Enfin, je me permets d'ajouter que les mouvements de personnel en Nouvelle-Calédonie, depuis six mois, ont porté sur six administrateurs dont le secrétaire général du territoire et je crois pouvoir en déduire que les craintes de M. Michel Debré sont certainement en fait mal fondées.

M. le président. La parole est à M. Michel Debré.

M. Michel Debré. Je ne pouvais attendre de M. le ministre une autre réponse; s'il m'avait donné raison, il n'aurait pas été ministre. (*Rires et applaudissements sur divers bancs au centre et à droite.*)

La question que j'ai posée, quoique modeste en son libellé, est capitale.

Mes chers collègues, une des caractéristiques fondamentales de l'administration c'est d'être en dehors des querelles partisanes. Elle doit être également en dehors de la politique — non pas qu'elle doive se refuser aux grandes conceptions — elle ne doit pas être soumise aux partis politiques, aux factions. L'administration, c'est la permanence de l'Etat. En d'autres termes, le recrutement et la carrière des fonctionnaires doit se faire en dehors des conceptions partisanes des ministres et, d'une façon générale, des gouvernements.

Or, à quoi assistons-nous? Depuis une dizaine d'années, dans l'administration française en général, et d'une façon plus accentuée dans certaines administrations, notamment dans l'administration des territoires d'outre-mer, nous assistons à la mainmise croissante des partis politiques.

Cette mainmise s'effectue de deux façons.

D'abord, un parti ou plusieurs partis se partagent les grands postes. Jamais l'idée de parti n'a été plus liée à celle de partage, non pas partage de l'opinion mais partage des places!

Ensuite, des élus ou en tout cas un certain nombre d'entre eux ont un tel droit de regard sur les rouages de l'administration des territoires dont ils sont originaires qu'en fait, d'une manière plus ou moins directe, ils désignent les fonctionnaires.

Est-il besoin, mes chers collègues, d'un grand discours pour souligner le caractère mortel, à la longue, de cette double politisation? Je signalerai cependant un de ses aspects tragiques, le mot n'est pas trop fort: l'administration, c'est à la fois la permanence et l'objectivité. Soumettre les fonctionnaires, petits, moyens ou élevés à un parti politique, c'est transformer une administration permanente et objective en une administration temporaire et passionnelle, c'est enlever à l'administration sa raison d'être, c'est substituer la notion de parti à celle de l'Etat, c'est établir entre la politique quotidienne et la permanance de l'Etat une fusion dont l'Etat et finalement la France portent toute la responsabilité et subissent toutes les conséquences.

Un jour, monsieur le ministre, si les événements nous laissent le temps de le faire utilement, je demanderai un débat sur la politisation générale de l'administration française outre-mer. Ma question, aujourd'hui, avait trait à un territoire particulièrement cher au cœur et à la raison des Français, celui de la Nouvelle-Calédonie. La Nouvelle-Calédonie est une admirable terre française; les Français de souche européenne comme de souche indigène y constituent une communauté ardente et fidèle. Le bataillon du Pacifique a été une réalité de la libération et une gloire très noble de notre armée.

Des difficultés tout à fait temporaires ont donné une apparence de succès à certaines formations qui sont d'essence vraiment séparatiste. Or, l'administration, au lieu de résister, au lieu d'éviter l'influence de ces élus, au lieu de faire fond sur ce qu'il y a de plus solide chez les Français de toute origine, au lieu de faire son métier objectivement et impartialement tend à faire passer les postes administratifs sous le contrôle d'une tendance politique en fin de compte peu favorable à la France.

Nous sommes suffisamment habitués, depuis dix ans, à mesurer la valeur des informations ministérielles et aussi à signaler sans succès les graves insuffisances de notre action pour nous faire par avance des illusions sur les paroles prononcées dans cette enceinte. On me répond et, en bien des domaines on m'a toujours répondu, ce que vous avez fait tout à l'heure: ce n'est pas vrai et, si c'est vrai, cela n'a pas d'importance.

En fait, l'administration de la Nouvelle-Calédonie tend à passer sous le contrôle d'élus et de formations qui ont des visées séparatistes. C'est grave. Tant qu'il y aura une possibilité d'interpeller un gouvernement et un ministre en ce domaine comme en d'autres, je le ferai, car vous n'avez pas le droit, monsieur le ministre, de ne pas vous rendre compte de la responsabilité d'un homme politique temporairement placé à la tête d'une administration permanente. Il ne faut pas admettre que les fonctionnaires de l'administration d'outre-mer soient notés et aient de l'avancement en fonction de leur appartenance à un parti quel qu'il soit. Vous ne pouvez pas tolérer que les fonctionnaires d'un grade élevé ou moins élevé soient désignés après accord d'élus d'une certaine tendance politique. Si vous le faites, et si vous continuez à le faire, on regrettera trop tard d'avoir méconnu, rue Oudinot, les exigences fondamentales de l'Etat.

Plus les mœurs qui se sont instituées sont mauvaises, plus il est urgent et nécessaire d'y porter remède. Commencez, monsieur le ministre, s'agissant de la Nouvelle-Calédonie, par examiner attentivement en quelle mesure vous êtes indépendant des tendances dites séparatistes et, au-delà, dans l'ensemble des territoires soumis à votre autorité, dites-vous bien qu'il ne s'agit pas d'être l'homme d'un parti, qu'il ne s'agit même pas d'être l'homme d'un gouvernement; il s'agit, quand on est ministre, de penser qu'on se trouve à la tête d'une administration qui est responsable de l'avenir de la France dans des territoires sans lesquels la France ne serait pas ce qu'elle est. (*Applaudissements au centre et sur divers bancs à gauche.*)

FABRICATION D'ARMEMENTS ATOMIQUES PAR LA FRANCE

M. le président. M. Michel Debré demande à M. le ministre de la défense nationale et des forces armées s'il est exact que le Gouvernement ait renoncé à assurer par ses propres moyens la fabrication de l'armement atomique et ait accepté le placer l'ensemble de ses travaux et fabrications sous le contrôle technique et politique de l'administration américaine. (N° 1029.)

La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux affaires économiques.

M. Emiles Hugues, *secrétaire d'Etat aux affaires économiques.* Dans son intervention du 7 mars à propos du vote des crédits militaires, M. le président du conseil a souligné que:

« Dans la mesure où les événements d'Algérie nous poussent à revoir les structures classiques de l'armée, ils nous conduisent d'ailleurs plus rapidement vers les options majeures et nécessaires. »

« Les programmes nucléaires devront ainsi prendre dans l'avenir une importance accrue. Il est bon de signaler que, cette année, ces programmes ont été intégralement préservés. »

C'est dire que le Gouvernement n'a en aucune façon renoncé à assurer, par des moyens français, la fabrication d'armements nucléaires français.

Il serait naturellement souhaitable que la France puisse obtenir de ses alliés, et notamment des Etats-Unis, certains renseignements techniques permettant d'éviter, dans le domaine des armements nucléaires, des pertes de temps et surtout d'argent. Il convient de remarquer que cette aide n'est pas possible dans le cadre actuel de la loi Mac Mahon et il serait par conséquent doublement inexact de prétendre qu'en échange d'une aide éventuelle de cette nature le Gouvernement français ait accepté de placer « l'ensemble des travaux de recherche et fabrications sous le contrôle technique et politique de l'administration américaine ».

M. le président. La parole est à M. Michel Debré.

M. Michel Debré. Ma question est si urgente que je vous ai laissé, monsieur le ministre, répondre à la place de votre collègue; mais en même temps elle est si grave et la réponse que vous m'avez faite si insuffisante que je la poserai à nouveau et le ferai jusqu'à ce qu'un ministre de la défense nationale ou un président du conseil ait le courage de dire ce qu'il pense, s'il a une pensée.

Employant une formule qui n'est peut-être pas d'un très bon style mais qui dit bien ce qu'elle veut dire, nous vivons, en matière d'indépendance atomique, sous le signe d'une double et criminelle ambiguïté.

D'un côté, on déclare et on ne cesse de répéter que l'indépendance française en matière atomique n'est pas mise en cause, que nous construirons une usine de séparation des isotopes, que nous ferons un cycle complet de fabrications, depuis l'uranium naturel jusqu'aux armements atomiques les plus compliqués.

D'un autre côté, on nous dit qu'en matière militaire, et notamment pour la bombe, la décision du Gouvernement français est prise ou sera prise, et on emploie des formules comme celles que nous venons d'entendre, selon lesquelles « le Gouvernement n'a pas renoncé », ce qui ne veut rien dire et, en même temps, permet de tout laisser croire à ceux qui veulent bien demeurer candides malgré leurs déceptions des années passées.

Or, je tiens solennellement à vous faire part, monsieur le ministre, qui venez de vous faire le porte-parole du Gouvernement tout entier, de deux inquiétudes, et le mot est faible!

En premier lieu, l'organisation atomique européenne, appelée Euratom, risque à brève échéance, si le Gouvernement français continue à ne pas prendre de décision, d'être nocive pour notre indépendance atomique. Vous savez que les dispositions prises par les négociateurs à l'intérieur du traité de communauté atomique sont temporaires. Si un certain nombre de mesures ne sont pas prises à bref délai après la ratification du traité, la France ne pourra plus les prendre ensuite. Il faut abandonner cette formule: « Le Gouvernement ne renonce pas ». Si vous continuez à l'employer, le moment viendra où, en fonction des traités qui ont été ratifiés, la France ne pourra rien faire, car elle aura implicitement renoncé.

En second lieu, en matière d'armement atomique, nous nous trouvons en présence d'une campagne dont je regrette que vous n'ayez pas fait état dans votre réponse, monsieur le ministre. D'une part, le gouvernement américain déclare: « La France ne doit pas fabriquer d'armements atomiques, c'est le gouvernement américain qui assure la protection atomique de l'Europe ». Vous savez que cette affirmation est inexacte et qu'il y a aux Etats-Unis des milieux très bien pensants et très officiels qui veulent éviter d'accorder une protection atomique à l'Europe, de telle façon qu'il n'y ait pas risque pour les Etats-Unis de recevoir des bombardements atomiques au cas où l'Europe serait attaquée. On vous donne d'autre part l'argument suivant: pourquoi l'Europe, et notamment la France, fabriquerait-elle des armements atomiques, puisque les armements atomiques américains seront entreposés dans vos pays? Mais on oublie de vous dire que le Gouvernement français ne pourrait pas disposer de ces armements atomiques entreposés en France, qui seraient à la seule disposition du commandement américain. On vous dit en troisième lieu: il serait trop cher pour vous de fabriquer de l'uranium enrichi, base de toute fabrication atomique; on va vous en vendre. Mais on ne vous dit pas que lorsque les Etats-Unis vendent de l'uranium enrichi, cette vente est accompagnée d'une condition, ne pas se servir de cet uranium enrichi à des fins militaires.

En d'autres termes, tant que le Gouvernement français n'aura pas pris la décision de construire une usine française de séparation des isotopes, et de procéder sous son contrôle et sous sa direction à la fabrication d'armements atomiques, d'une part, la France risquera de se trouver dans l'impossibilité juridique, en raison du traité de l'Euratom, de le faire pendant quelque temps; d'autre part, elle risquera de se trouver dans une situation beaucoup plus grave le jour où les Etats-Unis et la Russie, qui auront à saturation des armements atomiques, interdiront aux autres d'en fabriquer. Ce jour-là, on nous répondra encore, comme vous venez de le faire: « Le Gouvernement français n'a pas renoncé à... ». Malheureusement, les événements politiques et juridiques seront tels que la France ne sera pas en mesure d'user de sa liberté.

Je regrette, monsieur le ministre, que parlant d'une question essentielle pour l'avenir du pays, M. le ministre de la défense nationale, M. le président du conseil ne disent pas autre chose que des formules vagues, indignes des responsabilités qui sont les leurs. (*Applaudissements.*)

M. Pinchard. Il n'a même pas entendu un mot de ce que vous avez dit!

INDEMNISATION DES DÉPORTÉS ET INTERNÉS POUR PERTE DE BIENS

M. le président. M. Chapalain expose à M. le ministre des finances, des affaires économiques et du plan que l'article 340 du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de guerre a été modifié par la loi n° 53-1340 du 31 décembre 1953; en particulier, l'article 41 stipule que les indemnités pour perte de bien qui ne font pas l'objet du règlement forfaitaire prévu par l'article 5 de la loi n° 52-843 du 19 juillet 1952 seront réglées en espèces avant le 31 décembre 1957; qu'il en est de même pour les déportés et internés politiques et résistants qualifiés par les statuts du 6 août 1948 et du 9 septembre 1948.

Or, à ce jour, malgré des rappels réitérés du ministère des anciens combattants et victimes de guerre, le décret formant règlement d'administration publique destiné à régler les conditions des attributions ci-dessus visées n'est pas paru.

Il lui demande s'il ne lui paraît pas excessif que cinq ans n'aient pas suffi aux services compétents pour mettre au point ce règlement d'administration publique et quelles dispositions il compte prendre pour mettre fin à cette situation. (N° 1030.)

La parole est à M. le secrétaire d'Etat au budget.

M. Jean-Raymond Cuyon, *secrétaire d'Etat au budget.* Les lois n° 48-1251 du 6 août 1948 et n° 48-1404 du 9 septembre 1948 ont prévu que les pertes de biens de toute nature, résultant directement de l'arrestation et de la déportation dont la preuve serait dûment établie, seraient intégralement indemnisées et que cette indemnisation ne pourrait se cumuler avec les sommes perçues ou à percevoir pour le même objet au titre de la législation sur les dommages de guerre.

En raison du nombre important de victimes de guerre susceptibles d'ouvrir droit à ces dispositions et des difficultés que soulevait généralement l'administration de la preuve des dommages, un régime d'indemnisation forfaitaire a été instauré sur les bases suivantes fixées par le décret du 31 août 1951 validé par la loi du 19 juillet 1952: les pertes étaient indemnisées sans preuves pour les demandes faisant état d'un dommage inférieur à 60.000 francs pour les déportés et 15.000 francs pour les internés; la perception de cette indemnité comportait renonciation à toute demande ultérieure d'indemnisation complémentaire.

Il faut signaler que 80 à 90 p. 100 des cas ont été réglés selon cette procédure forfaitaire qui a recueilli alors l'entière approbation des associations d'anciens combattants.

En ce qui concerne l'indemnisation intégrale, sur preuve dûment établie, du montant du dommage, il est évident qu'il s'agit là d'un problème très délicat, rendu d'autant plus complexe qu'un système d'indemnisation forfaitaire et sans preuve a déjà pu aboutir au règlement de l'immense majorité des cas.

D'autre part, à la différence de la législation sur les dommages de guerre, l'indemnisation couvre l'intégralité des pertes de quelque nature qu'elles soient, y compris les pertes d'argent et de biens somptuaires pour lesquelles l'apport de preuves certaines est toujours extrêmement difficile.

A la suite de nombreux échanges de vues entre les départements ministériels intéressés, le ministère des anciens combattants et victimes de la guerre a effectivement saisi le secrétariat d'Etat au budget d'un projet de règlement d'administration publique fixant les modalités de cette indemnisation intégrale. Ce projet de texte soulève deux séries d'objections: d'une part, le système de preuves qu'il prévoit est identique à celui en vigueur dans le cadre de la législation des dommages de guerre; la matérialité des pertes peut être établie par tous moyens, même par simple présomption, les parents et domestiques peuvant être entendus comme témoins. Ce système de preuves paraît léger, surtout dans le cas des pertes de sommes d'argent ou de biens somptuaires qui, il faut le rappeler, ne sont pas indemnisées par la législation des dommages de guerre. Le système de preuves ainsi préconisé aboutirait sans nul doute à des abus.

D'autre part, le libéralisme avec lequel se trouveraient ainsi indemnisées certaines pertes de biens ne pourrait que remettre en cause les indemnisations forfaitaires déjà intervenues; ce qui ne devrait être qu'un complément apporté au système de l'indemnisation des pertes de biens, tendrait peu à peu à devenir la règle générale et bouleverserait ensuite un ensemble de mesures adoptées en faveur des anciens combattants et réalisées voici déjà plusieurs années. Enfin, il en résulterait pour l'Etat de nouvelles charges qui risqueraient d'atteindre rapidement un montant élevé.

Compte tenu de ces réserves, le secrétariat d'Etat au budget envisage de proposer un système d'indemnisation qui ne puisse léser les déportés et internés ayant opté pour l'indemnisation forfaitaire et qui réponde également au vœu exprès du législateur, que soit recueillie une preuve dûment établie du dommage. C'est ainsi que l'indemnisation intégrale étant subordonnée à l'administration de preuves parfaitement irréfutables, dont les témoignages des administrations fiscales, devrait être très limitée.

Par contre, ce département ministériel admettrait que, pour toute perte de biens autre qu'une perte d'argent ou de biens somptuaires, prouvée de manière suffisante, puisse intervenir une indemnisation dont les taux resteraient à fixer.

M. Chapalain. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Chapalain.

M. Chapalain. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie de votre réponse, mais cette dernière est tout à fait à côté de la question, puisqu'aucun texte n'est paru à ce jour pouvant donner satisfaction aux déportés et internés qui n'ont pas opté pour le régime forfaitaire de remboursement des biens. Cette situation dure depuis cinq ans.

Les ministères des affaires étrangères, de la justice, de l'intérieur et de la défense nationale ont approuvé les modalités du règlement d'administration publique, mais le ministère des finances, malgré des rappels du ministère des anciens combattants d'octobre 1956, de février 1957 et de janvier 1958, n'a pas encore eu le temps — depuis cinq ans! — de donner son accord à ce règlement d'administration publique.

Vous avez évoqué, monsieur le ministre, les modalités que vous proposez de mettre en vigueur. Je vous en remercie, mais il serait préférable pour les déportés et les internés que ces modalités figurent dans un arrêté ou dans un décret qui devrait paraître sans délai.

Aussi, je vous demande, au nom de ces victimes de la guerre, que le ministère des finances fasse le nécessaire. Des crédits ont été prévus à cet effet. Il ne s'agit pas de nouveaux crédits, puisque les crédits en question sont reportés d'exercice en exercice. Je sais bien que M. le ministre des finances a des soucis et je crains qu'au moment de régler le budget des anciens combattants que l'on n'ose pas discuter, on reporte ces crédits qui sont disponibles. J'ai peur, monsieur le ministre, que les déportés et internés attendent encore cinq ans le règlement de leur dommage. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

HARMONISATION DES CHARGES SOCIALES DANS LE MARCHÉ COMMUN EUROPÉEN

M. le président. M. Michel Debré fait observer à M. le ministre des finances, des affaires économiques et du plan qu'un des atouts majeurs des économies concurrentes à l'économie française à l'intérieur du Marché commun est la plus grande durée de travail — travail hebdomadaire plus long, congés payés plus limités.

Que la différence est particulièrement sensible entre la France et l'Allemagne, surtout si l'on considère, non seulement la législation, mais également les conventions collectives;

Il lui demande en conséquence quelles mesures il compte prendre pour assurer l'égalisation des charges sociales dans le Marché européen. (N° 1031.)

(*Question transmise à M. le secrétaire d'Etat aux affaires économiques.*)

La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux affaires économiques.

M. Emile Hugues, *secrétaire d'Etat aux affaires économiques*, M. Debré n'ignore certainement pas que le traité de Rome a prévu certaines dispositions pour éviter que les conditions de la concurrence entre les entreprises des Etats membres ne soient faussées par les différences de régimes relatifs à la durée du travail, qui sont fixés tant par les législations nationales que par les conventions collectives.

Je voudrais d'abord faire observer que, en ce qui concerne le régime des congés payés, des études statistiques ont montré que le coût des congés payés et des jours fériés était sensiblement équivalent dans les différents pays de la Communauté.

Si le régime français des congés payés, depuis la loi du 27 mars 1956, est plus généreux que le régime allemand notamment, cette différence est compensée par le grand nombre de fêtes traditionnelles chômées et payées dans les autres pays de la Communauté.

D'après une étude de l'Organisation européenne de coopération économique, le nombre total des journées chômées et payées est de 22 à 25 jours en Allemagne, de 18 à 22 jours aux Pays-Bas, de 16 jours en Belgique, dont 6 rémunérées sur la base du double salaire, et de 19 à 29 jours en France.

En conséquence, l'article 120 du traité de Rome est ainsi rédigé: « Les Etats membres s'attachent à maintenir l'équivalence existante des régimes de congés payés ».

En ce qui concerne le régime français de rémunération des heures supplémentaires, nos partenaires ont reconnu que le régime français risquait de fausser les conditions de la concurrence au détriment des entreprises françaises. La durée du travail étant fixée dans certains pays, non par la législation, mais par les conventions collectives, le protocole spécial à la France est ainsi rédigé:

« Les Etats membres estiment que l'établissement du Marché commun entraînera à la fin de la première étape une situation dans laquelle la base au-delà de laquelle sont rémunérées les heures supplémentaires et le taux moyen de majoration pour ces heures dans l'industrie, correspondront à ceux existant en France selon la moyenne de l'année 1956.

« A défaut de réalisation de la situation ci-dessus à la fin de la première étape, la commission est tenue d'autoriser la France à prendre à l'égard des secteurs affectés par l'inégalité dans le mode de rémunération des heures supplémentaires, des mesures de sauvegarde. »

M. Michel Debré. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Debré.

M. Michel Debré. Mes chers collègues, parlant au mois de juillet dernier, je disais que l'engagement d'harmonisation des charges sociales, dont on nous disait qu'il avait été pris par nos partenaires n'existait pas en réalité. En effet, on vous a caché, au moment de la ratification du traité, que nos partenaires n'avaient pas voulu considérer l'harmonisation des charges sociales comme une obligation. Ce qui est en train de se passer sous nos yeux le justifie.

Il le justifie d'autant plus qu'il y a, dans le mécanisme interne du traité, deux dispositions contradictoires: d'une part, on explique que les possibilités de disparition des droits de douane ou d'abaissement des tarifs douaniers sont liées à un examen des conditions sociales dans les différents pays; mais à un autre article du traité, il est dit qu'un certain délai ne doit pas être dépassé. En d'autres termes, quand on confronte ces deux articles, on s'aperçoit que la France dispose d'un délai supplémentaire éventuel de 2 ans, à l'expiration duquel, même si aucune harmonisation des charges sociales n'a été réalisée, les dispositions du traité joueront comme une guillotine.

Et je m'aperçois, à la réponse de M. le ministre, soit que les cabinets ministériels n'ont pas lu le traité, soit qu'ils ont, une fois de plus, donné une interprétation qui n'est pas conforme à l'interprétation unanime des autres pays avec lesquels nous avons signé.

Or, l'affaire est grave.

Elle est grave d'abord parce que la seule disposition française qui avait été incluse dans le traité, à savoir le respect par nos partenaires, et en particulier par l'Allemagne, de l'harmonisation des salaires masculins et féminins, ne sera pas respectée puisque le gouvernement allemand vient de dire qu'il ne l'appliquerait pas. Le gouvernement allemand a déjà signé à deux reprises des conventions internationales sur l'harmonisation des salaires féminins et masculins et ces conventions il ne les a pas appliquées. Il a signé une troisième fois l'harmonisation des salaires masculins et féminins et une troisième fois il vient d'être affirmé de la manière la plus solennelle que cette harmonisation ne serait pas établie.

Et ce que l'on ne vous dit pas, c'est qu'en Allemagne, lorsqu'il y a majorité du personnel féminin sur le personnel masculin, la règle est que celui-ci est payé comme le personnel féminin, c'est-à-dire que l'égalisation des salaires se fait par le bas, alors qu'en France elle se fait par le haut. Il faut bien affirmer cela en ce qui concerne le seul point précis, c'est-à-dire l'harmonisation des salaires masculins et féminins: le principal de nos partenaires n'appliquera pas les dispositions qu'il s'était engagé à faire ratifier!

Quand on arrive aux dispositions intéressant la durée du travail, on constate des choses plus extraordinaires encore. D'abord, on nous explique que les congés, dans les autres pays, et particulièrement en Allemagne, seraient à peu de chose près égaux aux congés en France, mais on oublie de nombreux éléments de la comparaison. On oublie, en particulier, la différence profonde qui existe dans les conventions collectives: alors qu'en France elles vont au-delà de la loi — or les statistiques que M. le ministre vient de nous lire avec satisfaction sont des statistiques fondées sur des textes de loi — en Allemagne c'est le contraire et, en fait dans le droit allemand elles peuvent aller en deçà et non au-delà. Si l'on compare les règles juridiques on peut donc arriver aux conclusions dont M. le ministre fait état, mais en s'attachant à la réalité on s'aperçoit de la différence profonde qui existe. A ce sujet, je m'étonne que l'administration française n'ait pas abandonné des statistiques volontairement inexactes pour prendre la réalité des choses et se rendre compte du problème tel qu'il se pose, problème de la durée du travail hebdomadaire et de la durée du travail annuel.

Le Marché commun suppose, non pas l'harmonisation des charges sociales, mais, en vérité, leur égalisation. Toute la législation internationale du travail, depuis plus de cent ans, a été fondée sur le fait qu'on ne pouvait dégager les frontières, qu'on ne pouvait abaisser les droits de douane si les pays concurrents n'avaient pas des législations sociales identiques. Dans l'application, telle qu'elle commence, du traité sur le Marché commun, en raison des positions prises par le gouvernement allemand et, subsidiairement, par les gouvernements italien et hollandais, vous allez vous trouver dans la situation d'ouvrir vos frontières alors que les charges sociales ne seront pas égalisées.

On peut, au nom d'une idéologie, construire bien des choses. En agissant ainsi, on nuit au niveau de vie et à la prospérité des Français, on commet une mauvaise action.

Je souhaite que le Gouvernement français, au lieu de se contenter de statistiques volontairement fausses, regarde la réalité et applique d'une manière très stricte les règles de l'harmonisation des charges sociales avant de s'abandonner à je ne sais quelle euphorie en ce qui concerne l'avenir du Marché commun. *(Applaudissements sur les bancs supérieurs de la gauche et sur divers bancs au centre et à droite.)*

M. Marcel Plaisant. La précision des statistiques est en raison inverse de l'exactitude !

— 7 —

TRAVAILLEUSES FAMILIALES

Adoption d'une résolution.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de résolution de MM. Kalb et Zussy tendant à inviter le Gouvernement à prendre les mesures nécessaires pour garantir la santé et la sécurité des mères de famille, en cas de maladie ou de maternité, par la collaboration de travailleuses familiales. (N°s 977, session 1956-1957, 304 et 360, session de 1957-1958.)

Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil un décret nommant, en qualité de commissaires du Gouvernement, pour assister M. le ministre de la santé publique et de la population:

M. Desmottes, directeur adjoint à la sous-direction de la famille;

Mlle Hallu, administrateur civil;

Mlle Jacqueton, agent supérieur.

Acte est donné de cette communication.

Dans la discussion générale la parole est à Mme le rapporteur de la commission de la famille.

Mme Gilberte Pierre-Brossolette, *rapporteur de la commission de la famille, de la population et de la santé publique.* Mesdames, messieurs, votre commission de la famile a examiné la proposition de résolution présentée par MM. Kalb et Zussy.

Les membres de votre commission pensent, comme les auteurs de la proposition, que la vie quotidienne des mères de famille accablées par les besognes ménagères est difficile et qu'il y a toujours des progrès à accomplir pour protéger la santé et l'équilibre de la mère et de l'enfant.

Il est reconnu par les statistiques que le travail accompli par la mère de famille dans son ménage représente 63 heures par semaine avec un enfant à charge, 68 heures avec deux enfants, 74 heures avec trois enfants.

De plus, la mère de famille n'a pas d'horaire limité, de vacances garanties, de repos hebdomadaire.

Mais ce travail épuisant qu'elle accomplit toute l'année devient impossible en cas de maternité ou de maladie, soit qu'elle reste chez elle, soit qu'elle puisse être hospitalisée.

Pendant ce temps, le travail habituel demeure et s'amoncelle, les enfants ne sont pas soignés. Il arrive que le chef de famille chôme pour que les enfants ne soient pas abandonnés. D'où perte de salaire pour lui et répercussion sur la production pour l'entreprise.

Dans certains cas, les enfants sont placés dans des établissements ce qui engendre des conséquences financières coûteuses pour la collectivité ou la famille.

Pour parer à ces difficultés, fonctionnent depuis plusieurs années déjà des organismes de travailleuses familiales dont l'existence a été sanctionnée par le décret du 9 mai 1949 instituant le certificat de travailleuse familiale.

La travailleuse familiale appelée dans une famille dont la mère est malade ou vient d'accoucher supplée ou remplace provisoirement la mère de famille dans ses multiples tâches. Elle gère le budget familial, veille aux soins et à l'éducation des enfants, « dépanne » pendant un certain temps le foyer déséquilibré.

Le nombre actuel des travailleuses familiales est d'environ 4.500 en France. Elles ne suffisent pas à répondre aux besoins de l'ensemble de la population.

La Grande-Bretagne, pour 51 millions d'habitants, en compte 36.000. Il est vrai qu'elles donnent aussi des soins à domicile et qu'elles s'occupent également des vieillards. De plus, il ne faut pas oublier que le service médical et social est national.

Pour 10.500.000 habitants, la Hollande compte 4.000 travailleuses familiales; la Suède, pour 7.200.000 habitants, en compte 4.500; le Danemark 4.700 pour 4.400.000 habitants; la Norvège 2.000 pour 3.400.000 habitants.

La Belgique, l'Allemagne, la Suisse développent leurs services de travailleuses familiales.

Si la France a pris du retard dans le développement de l'activité des travailleuses familiales, il semble que ce soit en raison du financement insuffisant qui lui est réservé.

Mais votre commission n'a pas cru bon, néanmoins, de suivre les auteurs de la proposition de résolution qui concluaient au financement légal, c'est-à-dire automatique et obligatoire, pour les services rendus par les travailleuses familiales.

Il lui a paru, en effet, qu'il fallait maintenir à ce « service familial » son caractère actuel de « dépannage » pour une famille en difficulté passagère.

Dans bien des cas, en effet, l'entourage familial ou la femme de ménage peuvent suppléer à une immobilisation de courte durée de la mère, et cela sans lourdes conséquences financières pour la collectivité.

Il semble également qu'il soit nécessaire de garder une certaine souplesse dans l'utilisation d'une travailleuse familiale au domicile d'une famille en difficulté — en raison de la diversité des cas sociaux. Dans le régime actuel, les caisses de sécurité sociale et d'allocations familiales peuvent participer au remboursement à la famille des frais résultant de l'emploi d'une travailleuse familiale.

C'est ainsi que, selon la statistique de l'Union nationale des caisses d'associations familiales pour l'année 1956, les caisses d'allocations familiales ont dépensé sur le fonds d'action sanitaire et sociale, la somme de 982.448.000 francs pour les services rendus par les travailleuses familiales.

Un certain nombre de caisses d'allocations familiales possèdent même leurs propres services de travailleuses familiales en gestion directe. C'est ainsi que la caisse de la région parisienne dispose de 250 travailleuses familiales.

Il apparaît après une étude approfondie du statut des travailleuses familiales, de leur recrutement et de leurs conditions de travail (une convention collective a été conclue le 6 décembre dernier) que la difficulté essentielle se trouve dans le recrutement et le maintien en exercice des travailleuses familiales déjà formées.

Il faut, en effet, former actuellement environ 1.000 travailleuses familiales par an pour maintenir le nombre de 4.500 travailleuses familiales en fonction.

Or, la formation professionnelle, si elle ne comporte que trois mois de scolarité et un mois de stage technique, auxquels il faut ajouter trois mois de stages rémunérés dans les familles, est néanmoins très lourde financièrement car il est reconnu que la majorité de ces travailleuses désertent rapidement une profession assez dure et assez mal payée.

C'est donc en augmentant les fonds consacrés à la formation technique des travailleuses familiales et en améliorant leurs salaires par l'application de conventions collectives qu'on pourra augmenter le nombre actuel des travailleuses familiales et rendre ainsi service à un plus grand nombre de mères de famille en difficulté.

Actuellement, le budget du ministère de la santé consacre 40 millions par an au fonctionnement et à la formation des travailleuses familiales qui sont ainsi répartis: pour la formation propre de 607 travailleuses familiales, 29.500.000 F; pour le fonctionnement des organismes, 7.500.000 F; enfin, pour l'aménagement, 3 millions de francs.

Ces chiffres sont ceux du budget de 1957. En effet, la répartition pour 1956 était légèrement différente: pour la formation, 31.625.000 F; pour le fonctionnement des associations, 5.370.000 F; enfin, pour l'aménagement, la même somme, 3 millions de francs.

De plus, les caisses d'allocations familiales ont consacré 51.648.000 francs en 1956 à la formation de travailleuses familiales, sous forme de bourses.

Pour doubler les effectifs des travailleuses familiales et parer ainsi aux besoins des familles, il suffirait de doubler les chiffres actuels des dépenses consacrées à la formation des travailleuses familiales. Sous quelle forme ? Cela semble être le rôle de l'exécutif de le fixer.

Votre commission vous fait cependant quelques suggestions. Elle n'ignore pas l'effort financier accompli dans ce domaine par certaines collectivités locales et souhaite que cet effort soit soutenu et étendu par les départements dans la mesure de leurs moyens propres.

Il est également apparu à votre commission une autre possibilité d'améliorer le recrutement des travailleuses familiales. Celles-ci sont, en général, de très jeunes filles, sans expérience de la vie, qui doivent par là-même recevoir une formation. Ne serait-il pas possible d'envisager un recrutement plus large parmi les femmes seules ayant eu, pour la plupart, une expérience de la vie familiale ou ménagère et pour lesquelles le salaire de travailleuse familiale serait un sérieux appoint ?

Sous le bénéfice de ces observations et compte tenu des modifications qui vous ont été proposées, votre commission vous demande d'adopter la proposition de résolution. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à Mme le rapporteur pour avis de la commission du travail.

Mme Marcelle Devaud, *rapporteur pour avis de la commission du travail et de la sécurité sociale.* Mme Pierre-Brossolette ayant fait un rapport extrêmement complet sur la question des travailleuses familiales et mon avis ayant été distribué, je serai très brève.

Je voudrais simplement apporter ici l'accord de la commission du travail sur les conclusions développées par Mme Gilberte Pierre-Brossolette.

Mais je dois préciser que votre commission du travail a insisté essentiellement sur deux points: d'une part, elle souhaite vivement que soit prise en considération la suggestion du rapporteur consistant à ne pas limiter le recrutement des travailleuses familiales à des jeunes filles, dont le renouvellement incessant grève lourdement les frais de formation, mais de l'étendre à des femmes plus âgées, souvent plus expérimentées et dont la situation précaire, en raison des difficultés qu'elles rencontrent pour trouver une situation, serait une garantie de leur stabilité; d'autre part, se rappelant certaines suggestions parlementaires, votre commission du travail est opposée à mettre à la charge des budgets des caisses de sécurité sociale et d'allocations familiales la totalité du financement des prestations reçues par les travailleuses familiales, malgré l'extrême utilité des services rendus.

Elle tient, en effet, à appeler votre attention sur le fait que les caisses de sécurité sociale ont déjà beaucoup de difficultés à assurer leur équilibre financier et que trop de dépenses, qui ne devraient nullement leur incomber, sont trop facilement mises à leur compte.

Certes, on a fait valoir que les dépenses effectuées en faveur des travailleuses familiales, qui soulagent si efficacement les mères de famille fatiguées ou souffrantes, entraînent, par ailleurs, des économies de journées d'hôpital ou de maison de repos. Toutefois, ces dépenses ne sont pas imputées aux mêmes budgets et votre commission du travail souligne l'intérêt qu'il y aurait, au moins en ce moment, à ne pas surcharger encore les caisses de sécurité sociale.

Pour conclure, votre commission exprime le vœu que se développe rapidement l'institution si bienfaisante des travailleuses familiales; elle souhaite que le ministère de la santé publique, qui est le ministère de tutelle de ces travailleuses, accepte la charge financière de leur formation. Elle souhaite également qu'un recrutement plus intensif et une stabilité plus grande des travailleuses familiales permettent d'en accroître progressivement le nombre afin de venir en aide d'une façon utile aux mères de familles qui sont les dernières travailleuses pour qui la semaine de quarante heures n'est encore qu'un espoir lointain.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. Edouard Bonnefous, *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* Mesdames, messieurs, le rapport de Mme Pierre-Brossolette a parfaitement résumé l'exposé des motifs de la proposition de résolution et il a très bien souligné l'utilité de la présence des travailleuses familiales auprès des mères de famille. Mme Pierre-Brossolette propose, pour augmenter le recrutement des travailleuses familiales et donner plus de stabilité à la profession, d'utiliser pour cette tâche des femmes que leur expérience de la vie familiale pourrait dispenser presque totalement d'une formation spécialisée. Je vois un grand avantage à la solution préconisée par Mme Pierre-Brossolette, c'est celui de réduire de façon importante les dépenses de formation et de diminuer de ce fait le prix de revient des travailleuses familiales.

Si, dans l'ensemble, la proposition de résolution rapportée par Mme Brossolette est conforme aux souhaits de l'administration elle-même, il eût été cependant souhaitable que la proposition de résolution tînt compte d'un vœu tendant à l'augmentation du fonds d'action sociale dépendant des organismes de sécurité sociale, la part la plus importante des ressources des organismes des travailleuses familiales étant

constituée, vous le savez, par les remboursements effectués par les caisses d'allocations familiales et de sécurité sociale.

Mme le rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à Mme le rapporteur.

Mme le rapporteur. Monsieur le ministre, je n'ai pas à vous rappeler que les caisses d'allocations familiales et les caisses de sécurité sociale sont autonomes. Il dépend donc d'elles d'augmenter leur participation aux dépenses dues au recours des familles aux travailleuses familiales. Mon rapport indique qu'en 1956 les caisses d'allocations familiales ont dépensé 982 millions dans l'année pour le remboursement des travailleuses familiales, ce qui fait presque un milliard. La somme me paraît énorme. Si le ministre du travail, après le ministre de la santé, pouvait étudier le moyen de former des travailleuses familiales parmi des femmes plus âgées, les femmes seules par exemple, ouvrir le recrutement à un certain nombre de femmes qui ne sont pas comprises dans la catégorie envisagée, ce serait une sérieuse économie et un grand avantage pour les caisses.

Mme le rapporteur pour avis. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à Mme le rapporteur pour avis.

Mme le rapporteur pour avis. Je voudrais vous faire remarquer, monsieur le ministre, que notre commission du travail a souhaité que, dans la mesure où devrait considérablement s'accroître la participation des caisses d'allocations familiales et de sécurité sociale, les crédits affectés au financement des travailleuses familiales ne devraient plus être dégagés sur le fonds d'action sanitaire et social, mais devrait être prévu un budget. Le fonds sanitaire et social a des ressources limitées et des charges multiples. Il ne saurait être question de lui imposer le poids d'un service étendu de travailleuses familiales.

Mme le rapporteur. La suggestion de Mme Devaud, par le caractère automatique et obligatoire du financement est très éloignée du sens et de la portée des conclusions de mon rapport, qui semblent avoir été accueillies favorablement par la commission du travail.

Mme le rapporteur pour avis. Les modalités seraient à revoir.

M. René Dubois, *président de la commission de la famille, de la population et de la santé publique.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. le président de la commission. Pour conclure, mesdames, messieurs, je ne crois pas trahir la pensée de la commission de la famille en disant qu'elle a retenu de cette proposition de résolution trois éléments :

Premièrement, la nécessité d'accroître, par rapport au nombre de la population, le nombre des travailleuses familiales; deuxièmement, l'incidence financière de la création, de l'entretien et des activités de ces travailleuses familiales, celles-ci étant des jeunes filles qui ne donnent aux familles que très momentanément l'apport de leur secours; troisièmement, la nécessité, pour pallier les inconvénients de cette discontinuité, de cette espèce de « noria » de bonnes volontés, de prendre des dispositions tendant à permettre l'affectation à ce cadre des travailleuses familiales d'un certain nombre de femmes célibataires ou veuves.

M. Marcel Plaisant. Des nouveaux fonctionnaires, en somme.

M. le président de la commission. Non, il ne s'agit pas de nouveaux fonctionnaires, mais nous cherchons à modérer les dépenses de fonctionnement des services des aides familiales dont nous reconnaissons cependant toute l'utilité.

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion de l'article unique de la proposition de résolution.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion de l'article unique.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article unique :

« *Article unique.* — Le Conseil de la République invite le Gouvernement à prendre les mesures nécessaires pour garantir la santé et la sécurité des mères de famille, en cas de maladie ou de maternité, notamment en augmentant les crédits prévus aux chapitres concernant la formation des travailleuses familiales dans le budget du ministère de la santé publique. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix la proposition de résolution.

(*La résolution est adoptée.*)

— 8 —

DUREE DU TRAVAIL DANS LES ETABLISSEMENTS DE COMMERCE NON ALIMENTAIRE

Rejet d'une proposition de loi en deuxième lecture.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion, en deuxième lecture, de la proposition de loi, adoptée avec modification par l'Assemblée nationale dans sa deuxième lecture, relative à la durée du travail dans les établissements de commerce non alimentaire (nos 59, 182, 220, session de 1956-1957; 240 et 342, session de 1957-1958).

La parole est à M. le rapporteur de la commission du travail et de la sécurité sociale.

M. Abel-Durand, *rapporteur de la commission du travail et de la sécurité sociale.* Mesdames, messieurs, la proposition de loi sur laquelle nous avons à délibérer nous place dans une situation d'opposition formelle avec l'Assemblée nationale. Je veux tout d'abord en exprimer le regret.

Lorsque cette proposition de loi vint en première lecture devant le Conseil de la République, il l'a rejeta par 190 voix contre 111; l'Assemblée nationale la reprit dans la deuxième lecture. Votre commission du travail a décidé à la majorité d'inviter le Conseil de la République à persister dans la position qu'il avait adoptée à la lueur de la première lecture.

C'est un texte sur lequel il n'y a pas de transaction possible, pas de cote mal taillée, pas de milieu entre l'adoption et le rejet. Il faut adopter ou rejeter.

Cette proposition de loi concerne l'application de l'article 6 du livre II du code du travail. Cet article fixe à quarante heures la durée hebdomadaire du travail. L'article 7 renvoie à des décrets les détails d'application de la loi. C'est conformément à ces décrets qu'a été organisé un régime considéré comme dérogatoire, concernant la répartition des quarante heures de travail par semaine en cinq jours ou cinq jours et demi. En outre, les jours collectivement chômés et les jours fériés peuvent être récupérés. La proposition dispose que la récupération ne peut, en aucun cas, augmenter le nombre des dérogations admises par les textes réglementaires.

Pourquoi le Conseil de la République a-t-il, en première lecture, rejeté une telle proposition ? C'est essentiellement parce que cette limitation est déjà prévue dans l'un des décrets pris conformément à l'article 7. Ce décret, en date du 3 octobre 1946, limite à seize semaines par an le nombre de dérogations et de récupérations pouvant être effectuées.

A l'Assemblée nationale, M. Coutant, président de la commission du travail, a dit en propres termes que la proposition de loi n'apporte « pas de précisions supplémentaires », je cite textuellement. Je ferai observer même qu'elle introduit moins de précisions car elle réclame un maximum non chiffré et, dès maintenant, ce maximum est fixé à seize semaines, de telle sorte que le texte voté par l'Assemblée nationale exigerait lui-même un texte d'application.

M. Coutant ajoutait que la proposition de loi était « une mesure de précaution ». Précaution contre qui ? Mme Rose Guérin, rapporteur à l'Assemblée nationale, a exposé que la proposition de loi avait un but de protection contre les employeurs qui cherchent à tourner la loi.

But de protection contre les employeurs ? La proposition de loi est inutile et inopérante si elle est entendue comme une protection directe, car, que la réglementation résulte de la loi ou d'un décret dirigé par la loi, ce sont les inspecteurs du travail qui ont dans leurs attributions le contrôle de l'application de la loi. Ils ont, dans l'un et l'autre cas, les mêmes pouvoirs. En cas d'infraction, les sanctions sont exactement les mêmes.

Contre qui les précautions seraient-elles prises ? Monsieur le ministre, je dois reconnaître que c'est contre vous. C'est contre les ministres du travail successifs. C'est contre vous, contre M. Gazier qui occupait ce banc lorsque la proposition de loi

vint en discussion pour la première fois devant le Conseil de la République. Les auteurs de la proposition de loi redoutent que le ministre du travail ne se laisse entraîner trop loin dans la voie des dérogations. Je défends en réalité vos attributions. Vous les avez défendues vous-même lorsque, devant l'Assemblée nationale il y a quelques semaines, comme votre prédécesseur M. Gazier, à la première lecture dans notre assemblée, vous vous-êtes déclaré opposé à ce texte. Mais vous faisiez beaucoup plus que de défendre vos attributions; vous avez défendu la structure même du code du travail basée sur la distinction essentielle et nécessaire entre les attributions du pouvoir législatif et celles du pouvoir réglementaire.

Le pouvoir législatif pose les règles générales. Le pouvoir exécutif, par le moyen de dispositions réglementaires, en assure l'exécution. Cette conception domine notre code du travail. Toute la structure de ce code est basée sur cette distinction et notamment sur le chapitre concernant la durée du repos hebdomadaire. L'article 6 pose la règle générale des quarante heures. L'article 7 renvoie à des décrets les modalités d'application du décret.

A quoi aboutit en définitive la proposition de loi ? A substituer — et c'est ici le comble de la confusion — un texte légal à un texte rélementaire, plus précisément un article de loi et un alinéa d'un décret, en l'espèce le décret du 24 octobre 1953, modifié par le décret du 3 octobre 1956.

Dans deux paragraphes du décret de 1950 on indique comment des dérogations pourront intervenir et on ajoute, dans un dernier alinéa qui correspond exactement à la situation posée, deux alinéas déterminant les modalités de répartition sur six jours ouvrables de la durée de présence. Un alinéa final dispose que: « Les employeurs ne pourront recourir au mode de répartition prévu au tercio du présent article que dans la mesure où compte tenu des semaines aux cours desquelles des heures perdues auront été récupérées, le nombre des semaines comportant l'emploi du personnel le sixième jour ne dépassera pas seize par an. »

C'est exactement ce point que soulignait le ministre du travail de l'époque, le ministre du travail d'octobre 1950; je ne sais pas si c'était vous, monsieur le ministre...

M. Paul Bacon, *ministre du travail et de la sécurité sociale.* Ce n'était pas moi.

M. le rapporteur. Le ministre d'alors, en ajoutant ce complément aux dispositions antérieures relatives aux dérogations, donnait satisfaction à la préoccupation actuelle des auteurs de la proposition de loi.

Voici donc où nous en sommes. Mes chers collègues, nous n'avons pas nous, sénateurs, de pouvoirs politiques. Nous ne sommes pas une assemblée législative souveraine. Nous nous rendons parfaitement compte que, quelle que soit notre décision, l'Assemblée nationale pourra passer outre. Mais il est un point sur lequel, pour ma part, je serai intransigeant, quoi qu'il arrive: je défendrai toujours ce que je pense être le sentiment unanime de notre assemblée, à savoir: l'ordre dans le travail législatif. Je m'élèverai toujours avec vigueur contre la confusion du législatif et du réglementaire. Nous voyons ici cette confusion dans un cas concret particulièrement significatif.

Voilà pourquoi, en raison de l'importance, importance théorique, je le sais bien, de ce débat, j'ai cru de mon devoir de vous présenter ces quelques observations. En les exprimant, je suis l'interprète de la majorité de la commission du travail et aussi du sentiment qui avait animé la majorité du Conseil de la République lors de la première lecture de ce texte. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. Conformément à l'article 55, alinéa 3, du règlement, le passage à la discussion des articles est de droit après l'audition du rapport.

La commission du travail et de la sécurité sociale conclut au rejet de la proposition de loi.

Mme Girault. Je demande la parole, pour expliquer mon vote.

M. le président. La parole est à Mme Girault.

Mme Girault. J'ai écouté très attentivement M. Abel-Durand. Mais, comme en commission il ne m'a pas convaincue.

La question ne se pose pas tout à fait comme le fait M. Abel-Durand: il dit que ce texte a été, dans l'idée de ses auteurs, conçu contre les ministres du travail. En aucune façon. En effet, dans son application, ce texte ne limite nullement les prérogatives du ministre.

Qu'ont voulu ses auteurs ? Je l'ai dit lors de la première lecture devant notre assemblée. J'étais alors rapporteur de la commission du travail et nous avions voté le texte de l'Assemblée nationale en commission. Ce n'est qu'en séance publique qu'il a été repoussé.

Quel est le but poursuivi par les auteurs de ce texte ? C'est de donner aux employés du commerce non alimentaire la garantie sérieuse que les dispositions prévues dans le décret du 3 octobre 1956 seront respectées par les employeurs.

Toute une série de décrets ont déjà paru et notamment le décret du 24 octobre 1953 qui, comme le disait M. Gazier, lors de la discussion devant l'Assemblée nationale, devait régler définitivement cette question.

Or, que s'est-il passé ? Les employeurs tournaient ce décret et augmentaient considérablement les dérogations prévues. C'est pourquoi le dernier décret du 3 octobre 1956 a fixé le nombre de ces dérogations, englobant dans celles-ci la récupération des jours fériés et chômés.

Pourquoi un texte de loi, alors qu'il ne prévoit rien de plus que le décret ? Parce que, étant fixé par une loi, le texte devient plus obligatoire.

Certes, un décret peut être remplacé par un autre décret. Du reste, nous avons vu depuis plusieurs années des décrets se succéder les uns aux autres et c'est pour assurer plus de stabilité que l'on a voulu un texte de loi. Mais une loi peut être modifiée comme un décret. Cependant, il y a une grande différence, c'est que le texte d'une loi ne peut être changé qu'après approbation du Parlement, tandis qu'un décret peut être modifié au gré du ministre, notamment d'un nouveau ministre.

Par conséquent, dans ce cas-là, il est incontestable qu'un décret offre moins de garanties aux intéressés qu'un texte de loi et c'est simplement pour donner cette garantie supplémentaire aux employés que les auteurs de cette proposition de loi l'ont proposée à l'Assemblée nationale qui, par deux fois déjà, l'a approuvée.

Je ne sais pas si je puis espérer que notre Assemblée revienne sur sa décision prise en première lecture et adopte ou même prenne en considération le texte en question. En tout cas, c'est ce que je me permets de vous demander, au nom du groupe communiste, en vous disant que nous restons très fermes sur la position que nous avons défendue lors de la première lecture. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Je veux remercier tout particulièrement Mme Girault de la confirmation qu'elle vient d'apporter à la thèse que j'ai soutenue, à savoir que les pouvoirs actuels du ministre du travail ne sont pas modifiés. Donc, le texte en discussion est totalement inutile.

Les décrets dérogatoires peuvent être modifiés. Mme Girault vient de dire que le ministre du travail pourra le faire malgré le texte légal qu'on vous demande d'adopter. Donc le ministre du travail a un pouvoir d'appréciation qu'il exerce après avoir consulté les organisations syndicales, professionnelles et artisanales, en application de cette loi; il continuera à exercer ce pouvoir.

Cependant, j'ai trop de respect pour la loi pour ne pas m'opposer à un texte qui n'aurait aucune signification réelle. C'est précisément à cause de cela que je demande au Conseil de la République de maintenir encore une fois la position qu'il a déjà prise et qui n'est contredite en aucune manière par Mme Girault dont on pourra relire au *Journal officiel* l'intervention; on constatera que le début et la conclusion en sont contradictoires. (*Applaudissements à droite et sur divers bancs.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix les conclusions de la commission tendant au rejet de la proposition de loi.

Je suis saisi d'une demande de scrutin présentée par la commission.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin (n° 62):

Nombre des votants	293
Majorité absolue	147
Pour l'adoption	225
Contre	68

Le Conseil de la République a adopté.

En conséquence, la proposition de loi est rejetée.

Le Conseil de la République prend acte de ce que, en application de l'article 20 (alinéa 5) de la Constitution, l'Assemblée nationale dispose, pour sa troisième lecture, d'un délai maximum de trente-cinq jours, à compter du dépôt sur son bureau du texte rejeté par le Conseil de la République dans sa deuxième lecture.

— 9 —

ATTRIBUTION D'ALLOCATION A CERTAINES VEUVES

Discussion d'une proposition de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à permettre l'attribution de l'allocation accordée aux conjoints et veuves de salarié ayant élevé au moins cinq enfants, à certaines catégories de veuves dont le mari est décédé antérieurement au 1er janvier 1955 (nos 196 et 330, session de 1957-1958).

Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil un décret nommant, en qualité de commissaire du Gouvernement, pour assister M. le ministre des finances, des affaires économiques et du plan:

M. Béchade, administrateur civil à la direction du budget.

Acte est donné de cette communication.

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur de la commission du travail et de la sécurité sociale.

M. Maurice Walker, *rapporteur de la commission du travail et de la sécurité sociale.* Mesdames, messieurs, je voudrais pendant quelques instants retenir votre attention pour vous expliquer, d'une part, le contenu du texte transmis par l'Assemblée nationale et, d'autre part, les raisons pour lesquelles la commission du travail l'a légèrement modifié.

La proposition de loi de M. Halbout, en date du 14 mai 1957, a été adoptée par l'Assemblée nationale, sans débat, le 24 janvier 1958. Elle tend à permettre l'attribution de l'allocation accordée aux conjointes et veuves de salariés, ayant élevé au moins cinq enfants, à certaines catégories de veuves dont le mari est décédé antérieurement au 1er janvier 1955.

Depuis 1946 de multiples textes ont réglementé l'allocation accordée aux conjointes et veuves de salariés; l'ensemble de ces dispositions sont incorporées dans le code de la sécurité sociale et, en particulier, les articles 619 et 640 de ce code. Toutefois, l'ensemble des dispositions législatives actuellement en vigueur font que les veuves ou conjointes de vieux travailleurs qui ont obtenu l'allocation aux vieux travailleurs dans les conditions visées à l'article 619 du code peuvent, si elles ont élevé au moins cinq enfants, prétendre à l'allocation aux mères de famille.

Par contre — c'est l'objet de la présente proposition de loi — les mères de famille dont le mari est décédé ou disparu avant le 1er janvier 1955 sans remplir les conditions de salariat exigées par le décret du 16 janvier 1950, ou qui n'ont pu prétendre à l'allocation aux vieux travailleurs salariés en raison de leur dernière activité professionnelle, se trouvent exclues de ladite allocation.

Il y a donc là une injustice dans la situation de cette catégorie de mères de famille, puisque, dans des conditions de famille égales, ces mères sont privées du bénéfice de l'allocation quand leur mari est mort ou disparu avant une certaine date arbitrairement choisie.

Le texte voté par l'Assemblée nationale à l'instigation de M. Halbout a pour effet de permettre aux intéressées d'obtenir l'allocation, en faisant état de ce que leur mari aurait eu la possibilité d'obtenir l'allocation aux vieux travailleurs salariés dans les conditions fixées par l'article 619 du code de la sécurité sociale, s'il avait vécu postérieurement au 1er janvier 1955.

Qu'il me soit permis de faire observer, et ceci dans un souci de rigueur juridique, qu'il ne semble pas logique de permettre à la veuve, en matière de droits dérivés, de faire état d'un avantage que son conjoint ne possédait pas à son décès.

Il y a là quelque chose qui choque; pourtant il existe une exception à cette règle, c'est celle prévue par la loi du 14 décembre 1953, qui a permis dans son article 2 l'ouverture du droit à la pension de réversion de l'ordonnance du 19 octobre 1945 modifiée, même si le décès est antérieur au 1er janvier 1946.

Il me semble que puisqu'une entorse a déjà été donnée au principe orthodoxement juridique, et vu l'intérêt social de la catégorie de mères visées par le présent texte, il serait regrettable de les priver pour cette seule raison d'une allocation, dont elles seraient alors privées du seul fait que leur mari est décédé ou disparu avant une certaine date.

Ainsi donc ma conclusion est en faveur de l'adoption de la proposition qui nous est soumise.

Votre commission du travail a bien voulu à cet égard adopter mon point de vue. Toutefois, l'examen plus détaillé du texte appelle de la part de votre commission les observations suivantes:

La première est relative à la charge financière supplémentaire qui sera imposée par ce texte à la sécurité sociale.

Votre commission aurait voulu être fixée, ne serait-ce que d'une façon approximative, sur les incidences financières de ce texte.

Votre rapporteur a été en mesure de lui affirmer qu'il semblait que le nombre des bénéficiaires du texte ne devait pas être considérable, puisqu'en effet il ne s'agit que de personnes ayant élevé au moins cinq enfants, dont le conjoint est décédé ou a disparu avant le 1er janvier 1955, sans remplir un certain nombre de conditions qui sont évidemment assez rarement réunies.

Il lui a donc semblé qu'il n'y avait aucune difficulté majeure au point de vue financier à l'adoption du texte.

La deuxième concerne la définition exacte du terme « disparu ». Si grammaticalement ce mot ne semble pas très explicite, votre commission a jugé que puisque ce terme est déjà employé dans les divers articles du code de la sécurité sociale, son sens exact, sa portée exacte devait être définie par la jurisprudence appliquée lors de l'exécution des autres dispositions du code de la sécurité sociale. Elle admet l'interprétation courante de ce terme et ne fait pas d'objection à son emploi.

En troisième lieu, la commission a une proposition à vous faire concernant une modification du texte de l'Assemblée nationale à propos de sa date d'application. Pour la première fois peut-être, mes chers collègues, nous allons vous demander de faire une entorse à vos habitudes en donnant à une loi un effet rétroactif. En effet, votre commission a jugé, unanimement d'ailleurs, que, puisqu'il s'agissait de réparer une injustice avec référence à une situation du 1er janvier 1955, les dispositions du présent texte devraient s'appliquer à dater du 1er janvier 1955. Ainsi donc elle admet que les personnes visées pourront bénéficier de ce texte depuis le 1er janvier 1955.

Dernière remarque: le texte que nous vous proposons a été rédigé de telle sorte qu'il puisse s'incorporer tout naturellement dans le code de la sécurité sociale. Je ne vous infligerai pas la lecture de l'article unique, que vous trouverez à la dernière page de mon rapport n° 330. Le seul point sur lequel il diffère du texte de l'Assemblée nationale concerne la fixation de la date. Cette modification se trouve dans les mots: « à partir du 1er janvier 1955 ».

Sous le bénéfice de ces observations, votre commission vous demande d'adopter cette proposition de loi.

M. Jean-Raymond Guyon, *secrétaire d'Etat au budget.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au budget.

M. Jean-Raymond Guyon, *secrétaire d'Etat au budget.* Monsieur le président, messieurs, je remercie M. Walker de son rapport très objectif mais je suis obligé de faire remarquer au Conseil de la République que les dispositions de la loi du 5 janvier 1955 ont prévu que les personnes qui remplissent les dispositions requises pour avoir droit à l'allocation aux vieux travailleurs salariés et à qui l'exercice de la dernière activité ouvre droit à une allocation d'un montant inférieur percevraient, en fonction de ses dispositions, l'allocation aux vieux travailleurs salariés au lieu et place de l'allocation aux vieux travailleurs non salariés.

C'est ainsi que lorsqu'un vieux travailleur qui a obtenu l'allocation aux vieux travailleurs salariés en application de ce texte est décédé sa veuve, en qualité de veuve d'un bénéficiaire de l'allocation aux vieux travailleurs salariés, peut prétendre et a droit à l'allocation aux mères de famille. Cette disposition n'est cependant pas applicable lorsque le décès est antérieur au 1er janvier 1955.

L'Assemblée nationale a adopté en première lecture une proposition de loi qui a pour objet d'étendre ces dispositions aux veuves dont le mari, décédé avant le 1er janvier 1955, aurait pu bénéficier des dispositions ci-dessus rappelées de la loi du 5 janvier 1955 si cette loi avait été en vigueur à la date du décès.

A la vérité, monsieur le rapporteur, je ne m'étais pas opposé au vote de ce texte devant l'Assemblée nationale car en équité il est difficilement critiquable, compte tenu des mesures déjà prises en faveur des titulaires et dont les influences financières sont d'autre part minimes en raison du petit nombre d'intéressés.

Tel est donc le texte que l'Assemblée nationale a voté en première lecture et qu'a rapporté tout à l'heure avec tant d'objectivité M. Walker.

Dans le rapport n° 330 qu'il a rédigé et qu'il vient de commenter devant vous au nom de la commission du travail et de la sécurité sociale, M. Maurice Walker propose l'adoption de la proposition de loi votée par l'Assemblée nationale; mais, alors que le texte retenu par l'Assemblée ne contenait aucune disposition relative à son entrée en vigueur, et n'avait donc d'effets pécuniaires qu'à compter de sa publication, l'honorable rapporteur propose, au nom de la commission, de faire remonter au 1er janvier 1955 la date d'effet de la nouvelle disposition.

Je me permets de faire observer qu'une rétroactivité de trois années s'appliquant à une disposition législative est fâcheuse en tout état de cause. En l'espèce, elle serait d'autant plus injustifiée qu'elle concerne une mesure dont M. le rapporteur lui-même soulignait le caractère exceptionnel dans les deuxième, troisième et quatrième alinéas de la page 3 de son rapport, et que, d'autre part, elle s'appliquerait à des prestations de nature alimentaire.

Dans ces conditions, je ne puis, au nom du Gouvernement, que m'opposer au vote du texte soumis au Conseil de la République par le rapport n° 330, de M. Walker, qui contrevient, du fait des incidences financières dues à sa rétroactivité, aux dispositions de l'article 10 du décret organique du 19 juin 1956.

M. le président. M. le secrétaire d'Etat oppose donc au texte soumis au Conseil l'article 58 du règlement.

Quel est, monsieur Walker, l'avis de la commission des finances sur l'application de l'article 58 ? Il y a en ce moment deux hommes en vous: le commissaire de la commission des finances et le rapporteur de ce projet. (*Sourires.*)

M. le secrétaire d'Etat. Situation cornélienne!

M. le rapporteur. Je ne suis pas compétent en matière constitutionnelle, mais je suis surpris par l'argumentation de M. le ministre. En effet, nous ne proposons pas une dépense supplémentaire puisque le texte qui a été adopté par l'Assemblée nationale n'est pas encore une loi; il ne le deviendra qu'après notre vote. Au moment où nous discutons, il n'y a pas de fixation de dépenses et le texte que nous vous proposons n'ajoute en rien à une disposition qui existe. Aussi je me demande en toute loyauté s'il y a vraiment supplément de dépenses non couvert par des recettes.

M. le président. Je vais vous lire l'article 58, paragraphe II du règlement:

« Il n'y a pas lieu davantage à débat dans le cas d'une exception d'irrecevabilité soulevée par le Gouvernement, la commission des finances ou la commission saisie au fond à l'encontre d'un amendement entraînant la réduction ou la suppression d'une recette existante ou susceptible d'entraîner une dépense nouvelle ou une augmentation de dépenses par rapport au texte que cet amendement vise à remplacer ou à compléter, l'irrecevabilité étant admise de droit lorsqu'elle est affirmée par le Gouvernement et la commission des finances ».

Le paragraphe III (alinéa 6) du même article est ainsi conçu:

« Les règles énoncées par le paragraphe II ci-dessus s'appliquent également aux textes rapportés par une commission pour autant que les modifications apportées par cette commission au texte dont elle avait été initialement saisie comportent, pour les finances publiques, les conséquences définies par ledit paragraphe II ».

Dans ces conditions, mesdames, messieurs, se pose la question de la recevabilité, sur laquelle la commission des finance ne peut pas donner son avis.

M. le secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat. Je remercie M. le président d'avoir bien voulu éclairer le débat.

En vérité, l'Assemblée nationale a voté un texte sans en fixer la date d'application. La date d'application juridique normale est celle de la publication de la loi. Or, la commission des finances, par la voix de l'honorable et aimable M. Walker, fait remonter l'application au 1er janvier 1955. Il est donc mathématiquement certain qu'il y a une dépense supplémentaire couvrant la période allant du 1er janvier 1955 à la date d'application éventuelle de la loi.

Je demande à M. Walker, en dépit de la situation cornélienne qui lui est infligée, de bien vouloir dire qu'il y a dépense supplémentaire.

M. le président. Je prends acte de ce que la commission des finances n'est pas représentée, car M. Maurice Walker a parlé en qualité de rapporteur au fond, mais non en tant que membre de la commission des finances.

Dans ces conditions, je vous propose de différer la discussion et le vote de cette proposition de loi jusqu'au moment où la commission des finances aura pu donner son avis sur la question d'irrecevabilité affirmée par le Gouvernement.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

— 10 —

ACCORD ENTRE LA FRANCE ET L'O. T. A. N. EN MATIERE DE SECURITE SOCIALE

Adoption d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du urojet de loi, adopté par l'Assemblée Nationale, autorisant le Président de la République à ratifier l'avenant, signé le 16 novembre 1956, à l'accord conclu à Paris le 21 avril 1952 entre le Gouvernement de la République française et l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord sur l'application de la législation française de sécurité sociale au personnel employé par ladite organisation. (Nos 260 et 508, session de 1957-1958.)

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur de la commission du travail et de la sécurité sociale.

M. Abel-Durand, *rapporteur de la commission du travail et de la sécurité sociale.* Je n'ai rien à ajouter à mon rapport qui a été distribué.

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion de l'article unique du projet de loi.

M. le président. Je donne lecture de l'article unique:

« *Article unique.* — Le Président de la République française est autorisé à ratifier l'avenant du 16 novembre 1956 à l'accord conclu à Paris, le 21 avril 1952, entre le gouvernement de la République française et l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord sur l'application de la législation française de sécurité sociale au personnel employé par ladite Organisation.

« Un exemplaire de cet avenant sera annexé à la présente loi. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article unique.

(*Le projet de loi est adopté.*)

— 11 —

TRANSCRIPTION DES ACTES DE NAISSANCE.

Adoption d'une proposition de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à abroger la loi n° 55-1391 du 24 octobre 1955 complétant l'article 55 du code civil (n°s 988, session de 1956-1957, et 318, session de 1957-1958).

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale.

M. Rabouin, *rapporteur de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale.* Monsieur le ministre, mes chers collègues, j'ai peu de choses à ajouter au rapport qui vous a été distribué. Il s'agit, vous l'avez vu, du premier alinéa de l'article 55 du code civil qui dispose que « les déclarations des naissances sont faites dans les trois jours de l'accouchement à l'officier de l'état civil du lieu ».

Or, depuis quelques années, la création de maternités dans les cliniques et hôpitaux dans les villes incite les jeunes mères à faire leurs couches dans ces localités. Les déclarations de naissances se font ainsi au lieu où se trouve la maternité. Aussi les statistiques démographiques révèlent-elles, dans les petites communes rurales, une diminution des naissances pouvant aller jusqu'à la disparition totale.

Cet état de choses présente de nombreux inconvénients.

D'abord au point de vue psychologique. Nombreux sont les maires de petites communes siégeant dans cette Assemblée. Ces maires ont l'impression que leurs communes sont vouées à une mort lente, les registres d'état civil ne contenant plus que des décès.

Du point de vue pratique d'autre part, l'absence de l'indication de la naissance de l'enfant sur les registres de la commune où sont domiciliés ses parents complique considérablement les recherches.

Il s'agit donc, mes chers collègues, de substituer au système actuel de la mention en marge de la naissance sur le registre des actes d'état civil du lieu du domicile des parents, un nouveau système qui prévoit la transcription obligatoire d'un avis de la naissance à la mairie du domicile des parents.

Cet avis devra être mentionné sur les tables annuelles et décennales. L'inconvénient des mentions multiples à passer en marge est très grand, particulièrement dans les communes très nombreuses qui sont petites où il y a peu d'actes à porter sur ces registres.

Actuellement, la mention en marge qui dépasse souvent de beaucoup, je le répète, la rédaction des actes d'état civil eux-mêmes, crée de graves complications pour les secrétaires de mairie et également de nombreuses sources d'erreurs. La commission de la justice et de législation civile vous demande donc d'adopter la proposition de loi — article unique — qui vous est soumise. Ainsi nous ferons œuvre de simplification.

M. le président. La parole est à M. Descours Desacres.

M. Descours Desacres. Le très intéressant rapport écrit de notre collègue M. Rabouin nous a indiqué, au sujet de cette proposition de loi tendant à l'abrogation du texte de 1955, que le Gouvernement se disposait à prendre un décret devant permettre la création, en fin de nos registres d'état civil, d'une table des mentions d'enfants nés hors domicile. Je crois cette formule susceptible de donner satisfaction aux maires, officiers d'état civil de nos petites communes, qui n'ont qu'un secrétariat très réduit, par la suppression des mentions en marge, qui étaient une complication pour la tenue des registres. D'autre part, ils conservent ainsi la satisfaction psychologique de constater que leurs communes ne meurent pas. Et, sur le plan pratique, ils peuvent connaître les naissances des enfants appelés à résider dans la commune, ce qui leur est nécessaire, par exemple, pour la préparation des programmes de constructions scolaires. La formule des tables annuelles paraît excellente sur ce point.

Toutefois, je voudrais me faire l'écho du souhait exprimé par les maires de France lors de leur dernier congrès et, pour que leur satisfaction soit complète, demander à M. le ministre que le texte qui prévoit le récolement de ces mentions en fin d'année dans des tables annuelles, porte non seulement l'indication du nom et de la date de naissance de l'enfant, mais également celle de la filiation et, dans toute la mesure du possible, du domicile exact des parents dans la commune, pour éviter, en particulier dans les faubourg urbains, des homonymies susceptibles de prêter à confusion. Etant donné qu'il s'agira seulement d'une mention sur une table portée sur un registre à la fin de l'année, je ne pense pas que ces données supplémentaires puissent apporter une gêne quelconque à l'administration; au contraire, pour les communes, ce sera une indication précieuse. Plus tard, cela permettra également parfois aux généalogistes qui feront l'étude des familles d'une commune, de retrouver plus facilement cette filiation sans avoir à recourir aux archives d'une autre ville.

Par cette même occasion, je me permets de signaler à M. le ministre la difficulté dans laquelle se trouvent un certain nombre de communes qui, elles, sont sièges de maternité et qui, souvent, lorsqu'il s'agit d'un établissement important, sont obligées d'avoir un employé qu'elles doivent rémunérer à longueur d'année uniquement pour le service de l'état civil des enfants nés dans cette maternité. Il y a là, pour ces communes, qui quelquefois sont très petites, une lourde charge, et il serait souhaitable que, dans les subventions de caractère spécial au titre du ministère de l'intérieur, il y ait une pensée pour ces communes. (*Applaudissements.*)

M. Robert Lecourt, *garde des sceaux, ministre de la justice.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le garde des sceaux.

M. le garde des sceaux. Je confirme bien volontiers à l'orateur qu'en ce qui concerne le premier point tout au moins — pour le second, je n'ai pas qualité et je ne manquerai pas de transmettre l'observation qui vient d'être faite à mon collègue de l'intérieur — toutes dispositions sont d'ores et déjà prises pour qu'un décret paraisse le jour même de la promulgation de la loi sur laquelle nous nous penchons aujourd'hui.

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion de l'article unique de la proposition de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion de l'article unique.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article unique:

« *Article unique.* — La loi n° 55-1391 du 24 octobre 1955 est abrogée. »

Je mets aux voix l'article unique de la proposition de loi.

(*La proposition de loi est adoptée.*)

— 12 —

ATTRIBUTION D'ALLOCATION A CERTAINES VEUVES

Suite de la discussion et adoption d'une proposition de loi.

M. le président. Le Conseil de République reprend la discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à permettre l'attribution de l'allocation accordée aux conjoints et veuves de salarié ayant élevé au moins cinq enfants à certaines catégories de veuves dont le mari est décédé antérieurement au 1er janvier 1955.

La parole est à M. Maurice Walker pour faire connaître l'avis de la commission des finances sur l'application de l'article 58 du règlement.

M. Maurice Walker. Je m'excuse auprès de vous-même, monsieur le président, et auprès de l'assemblée. Voici que nous sommes en mesure de répondre à la question posée tout à l'heure lorsque nous discutions le rapport de la commission du travail. J'avais tort de m'opposer à la question de M. le secrétaire d'Etat au budget, car en effet, le texte entraîne des dépenses supplémentaires. Or, l'article du règlement prévoit dans ce cas une fin de non-recevoir. Ainsi, le Gouvernement avait-il raison de le faire.

Je me permets de remarquer que le Gouvernement a donné son accord sur l'ensemble du texte proposé. Il s'agit simplement de supprimer les mots: « à partir du 1er janvier 1955 ». Moyennant quoi le texte proposé par la commission du travail est accepté par le Gouvernement et le sera, j'espère, par l'Assemblée.

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion de l'article unique de la proposition de loi.

(Le Conseil décide de passer à la discussion de l'article unique.)

M. le président. Je donne lecture de l'article unique modifié selon les indications que vient de donner M. Walker:

Article unique. — Peuvent prétendre au bénéfice de l'allocation aux mères de famille, dans les conditions prévues par l'article 640 du code de la sécurité sociale, les veuves non remariées et les femmes dont le mari a disparu, lorsque le conjoint, décédé ou disparu avant le 1er janvier 1955, aurait pu obtenir l'allocation aux vieux travailleurs salariés en application de l'article 619 dudit code, si ces dispositions avaient été en vigueur à la date du décès ou de la disparition. »

Personne ne demande la parole ?

Je mets aux voix l'article unique de la proposition de loi.

(La proposition de loi est adoptée.)

— 13 —

POLICE DE LA CIRCULATION ROUTIERE

Discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la police de la circulation routière (nos 234, 311 et 343, session de 1957-1958).

Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu, de M. le président du conseil, des décrets nommant, en qualité de commissaires du Gouvernement,

Pour assister M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme:

M. Rumpler, directeur des routes et de la circulation routière.

Mme Gergely, chargée du 2e bureau des routes.

Pour assister M. le ministre de l'intérieur:

M. Bastide, administrateur civil au ministère de l'intérieur.

M. Touze, directeur de la réglementation.

M. Chalret, chargé de mission.

Pour assister M. le ministre des finances, des affaires économiques et du plan:

M. Bousseau, administrateur civil à la direction de la comptabilité publique.

M. le garde des sceaux, ministre de la justice:

M. Baudoin, magistrat à l'administration centrale du ministère de la justice.

Acte est donné de ces communications.

Dans la discussion générale, la parole est à M. Gilbert Jules, rapporteur de la commission de la justice.

M. Gilbert-Jules, *rapporteur de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale.* En 1952, le gouvernement de l'époque déposait un projet de loi relatif à la police de la circulation routière. Il était en effet apparu nécessaire de modifier, de rajeunir, d'harmoniser les dispositions de la loi réglementant cette question qui remontait à 1851. Cette loi, en effet, présentait un caractère désuet et, d'autre part, était incomplète par rapport à d'autres, ne prévoyant pas, par exemple, l'exigence, pour les véhicules, de conditions de poids et de longueur. Il fallait d'une part procéder au renforcement, à la coordination, à la revision de l'échelle des peines, tantôt dans le sens de l'aggravation, tantôt dans le sens de l'allégement. Il fallait d'autre part créer de nouveaux délits comme celui de conduite en état d'ivresse et, pensait le gouvernement, comme celui de conduite sans permis. Personne d'ailleurs ne discute aujourd'hui la nécessité de légiférer en pareille matière à notre époque.

En 1956, mes chers collègues, 141.737 accidents ont entraîné le décès dans les trois jours de 8.283 personnes et fait 180.614 blessés. En 1957, 144.931 accidents ont entraîné le décès dans les trois jours de 8.197 personnes et fait 182.901 blessés. Un pourcentage important de blessés reste atteint d'incapacité permanente partielle, diminution de l'intégrité physique de l'être humain jusqu'à la fin de ses jours. Les dommages corporels et matériels représentent actuellement une somme d'environ 200 milliards de francs. Nous avons été obligés de voter la loi sur l'assurance obligatoire et de constater la hausse sensible des primes d'assurances. Il faut bien constater que c'est un miracle permanent qu'il n'y ait pas encore plus d'accidents, plus de morts et plus de blessés. Combien de collisions sont évitées parce qu'un conducteur, par une adresse exceptionnelle, évitera la collision avec un autre conducteur qui délibérément avait violé les règles du code de la route! Il faut donc nécessairement légiférer en cette matière.

Quelle est l'économie du projet de loi déposé par le Gouvernement et voté par l'Assemblée nationale en première lecture ? D'abord, à l'article 1er, le législateur donne délégation au pouvoir exécutif pour prendre des règlements d'administration publique afin de prescrire les conditions exigées dans l'intérêt de la circulation et de sa sécurité et dans celui de la conservation des voies. C'est donc en vertu de cet article 1er que le Gouvernement pourra promulguer un décret communément appelé code de la route, étant entendu que l'actuel code de la route, établi en vertu de la délégation consentie par la loi de 1851, restera en vigueur jusqu'à ce qu'il ait été remplacé par celui prévu par l'article 1er. C'est la raison pour laquelle, mes chers collègues, le projet s'intitule « relatif à la police de la circulation routière » et non pas « relatif aux infractions à la police de la circulation routière » puisqu'en effet, si à partir de l'article 2 le texte du projet réprime les infractions, il s'agit d'infractions commises aux règlements visés à l'article 1er qui, eux, déterminent les conditions exigées pour la circulation.

Il faut nécessairement un sort juridique législatif au code de la route. C'est notre article premier qui le lui donnera, la loi de 1851 étant abrogée.

Dans ses articles suivants le projet a un caractère presque exclusivement répressif. Nombreux sont ceux qui, à cet égard, affirment, avec raison d'ailleurs, que cet angoissant problème des conséquences corporelles et matérielles de la circulation routière ne peut être réglé uniquement par la voie de la répression.

Il y a eu à ce sujet tant de discours, tant de conférences, tant d'articles qui ont fait ressortir les solutions souhaitables qu'il peut paraître superflu de les rappeler dans ce débat: modernisation de notre réseau routier, suppression des « points noirs » subsistants, déviation des grands itinéraires des agglomérations, création de pistes réservées aux deux roues, dont les usagers représentent plus de 50 p. 100 du nombre des morts, construction d'autoroutes à double courant de circulation et toutes autres solutions techniques relatives à l'équipement extérieur et intérieur des véhicules susceptibles d'être envisagées pour permettre la circulation, dans les meilleures conditions de sécurité possible, du parc important de véhicules à moteur qui ne cesse de s'accroître pour le plus grand bien de l'industrie française et pour la plus grande satisfaction des citoyens, augmentation qui constitue la preuve évidente de l'amélioration du standard de vie de la population.

En 1957, on comptait — rappelons-nous ce chiffre — 4.500.000 véhicules à moteur, dont environ un tiers de véhicules utilitaires, et 5.225.000 véhicules à deux roues. Voilà sur le plan technique. Il faut poursuivre l'effort entrepris à l'école pour l'éducation de l'enfance, la développer par tous les moyens et en toutes circonstances, favoriser au maximum la prévention routière, soit par des organismes privés spécialisés en la matière qui ont rendu les plus grands services à la population et qui doivent être félicités publiquement pour leur action, soit par les forces de police — gendarmerie, C. R. S., police urbaine — auxquelles nous devrions tous unanimement rendre le légitime hommage qui leur est dû pour l'œuvre qu'elles accomplissent en présence d'usagers dont certains supportent mal les observations et injonctions qui leur sont pourtant adressées dans l'intérêt général, qui les supportent d'autant plus mal quelquefois qu'ils sont plus élevés dans la hiérarchie sociale.

Il n'y a rien de plus décourageant pour les auxiliaires de l'Etat, qui font magnifiquement leur devoir, que la généralisation systématique à leur endroit de quelques erreurs individuelles inévitables dans un corps social composé d'un grand nombre d'individus.

Mais si toutes ces mesures aboutissent à des résultats heureux, il est à craindre que ceux-ci ne se manifestent que par

une diminution en pourcentage des accidents par rapport au nombre de véhicules ou au nombre de kilomètres parcourus, mais non par une diminution en valeur absolue, en raison de l'accroissement annuel du nombre de véhicules en circulation, de l'augmentation de la vitesse des véhicules, du culte de la vitesse, de l'ivresse de la vitesse à laquelle faisait allusion, dans une récente conférence publique, M. Bonnefous, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

Cependant, il faut bien admettre que, quel que soit le nombre d'accidents attribués à des défaillances fortuites de la mécanique ou aux défauts de l'infrastructure routière, la très grande majorité des accidents n'a d'autres causes, en tout cas directes, que l'imprudence, l'inattention, la maladresse ou l'inobservation des règlements. Je n'entreprends point une discussion sur les causes lointaines, par exemple l'énervement du conducteur qui ne peut doubler pendant un temps assez long, car il s'agit ici d'apprécier la cause directe d'un accident.

La répression est donc nécessaire et cette nécessité est évidente. N'oublions pas, mes chers collègues — et je ne crois pas me tromper en apportant pareille affirmation à cette tribune — que les conséquences dommageables en vies humaines et en argent des fautes de toutes natures commises en matière de circulation routière sont supérieures aux conséquences dommageables découlant de toutes les autres infractions à tous les autres articles du code pénal.

Le législateur, devant un problème social de cette importance, a donc l'obligation stricte de prendre toutes les mesures indispensables pour protéger la société contre ceux de ses membres qui, par leur faute, par leur indiscipline, font courir un risque à leurs concitoyens.

Néanmoins, il nous faut faire un effort sur nous-mêmes — et votre rapporteur a été le premier amené à le faire — pour raisonner en législateur, comme nous le faisons facilement en toutes matières pénales où nous ne voyons pas que nous puissions être conduits personnellement à commettre des infractions. Mais dans ce domaine de la circulation routière, nous pouvons avoir une tendance instinctive contre laquelle nous devons nous défendre de raisonner en usager de l'automobile, de véhicules à deux roues ou de véhicules ruraux qui risque d'être inattentif, imprudent, maladroit ou de ne pas observer le règlement et, en conséquence, d'être frappé par des sanctions qu'il doit édicter en tant que législateur.

Il faut aussi obtenir des citoyens qu'ils raisonnent en citoyens et non pas en usagers de la route. L'objectivité est, paraît-il, un sentiment assez rare chez les êtres humains; elle devient presque inexistante chez les usagers des véhicules. L'homme le plus poli, le mieux élevé, n'hésite pas, pour essayer de gagner quelques secondes, à faire une manœuvre qui, si elle n'est pas dangereuse en elle-même et risque tout au plus d'entraîner un froissement d'ailes, est néanmoins une incorrection. L'automobiliste expliquera toujours qu'il est parfaitement maître de son véhicule à n'importe quelle vitesse et que, s'il y a accident, celui-ci est dû à la faute de l'autre à défaut de laquelle il n'y aurait pas eu collision.

Les usagers des véhicules à deux roues prétendent que c'est le refus de l'automobiliste de prendre sa droite qui est la cause de l'accident; les automobilistes affirment que c'est la présence des véhicules à deux roues qui entrave la circulation et qui est la cause d'accidents.

Chaque usager accuse l'autre, soit parce qu'il va trop vite, soit parce qu'il va trop lentement, soit parce qu'il est trop encombrant, d'être à l'origine de l'accident survenu ou de celui qui a été évité. Le piéton, lui, accuse l'automobiliste d'être imprudent et de ne pas tenir compte de sa présence sur la route. L'automobiliste proteste à son tour contre les imprudences du piéton. Mais s'il descend de voiture et devient lui-même piéton pour un instant, il épouse aussitôt momentanément le point de vue du piéton.

Quand on parle répression, chacun a tendance à comparer l'incident minimum de route avec le texte répressif qui le prévoit sans avoir — et c'est bien normal — connaissance de la pratique du code pénal et du fonctionnement de l'appareil judiciaire.

Vous me permettrez maintenant, à cet égard, de rappeler un certain nombre de principes en matière de droit pénal.

Le législateur fixe, pour sanctionner une faute commise contre la société, une peine en considération notamment du trouble que cause, en principe, une faute de cette nature considérée *in abstracto*. Cette peine comprend un minimum et un maximum pour permettre au juge, eu égard aux circonstances de l'affaire et à la personnalité de l'accusé, et s'il n'y a pas de circonstances atténuantes, d'infliger une peine correspondant à la gravité de l'infraction commise.

Le code pénal, par son article 463, et, en matière de contravention, par son article 483, permet au juge, en toute matière, même en cas de récidive, d'accorder les circonstances atténuantes qui lui permettent, en matière correctionnelle et en matière contraventionnelle, de descendre jusqu'à une peine d'amende de 300 francs et même, en matière correctionnelle, d'accorder le sursis lorsqu'il n'y a pas de peine de prison devenue définitive.

Il ne faut donc jamais faire de comparaison entre un cas limite pour lequel le législateur pourrait n'envisager qu'une sanction légère, voire même l'absence de toutes poursuites, avec le quantum de la peine maxima fixée par le texte qui réprime cette infraction. Au contraire, il faut se demander si la faute commise étant en fait, par hypothèse, d'une gravité exceptionnelle, la sanction maxima prévue par le législateur est suffisante. Si la faute est vénielle, et en admettant l'existence de poursuites, le juge peut toujours descendre jusqu'à 300 francs d'amende.

Le vol, par exemple, est puni d'un à cinq ans de prison; mais il est bien évident que lorsqu'on se trouve en présence d'une appropriation d'un objet de valeur infime, en supposant que le parquet ne classe pas l'affaire, c'est une très légère peine d'amende, quelquefois même avec sursis, que le tribunal inflige.

En matière d'homicide ou de blessure par imprudence, le code pénal prévoit, si un accident de la circulation entraîne, à la suite d'une faute, la mort d'une personne, une peine de trois mois à deux ans de prison et de 100.000 à 2 millions de francs d'amende. Mais on peut affirmer que pour ainsi dire jamais, à moins de circonstances particulières, le tribunal n'inflige même une peine correspondant au maximum. Il applique les circonstances atténuantes et c'est une peine de quinze jours à un mois ou à deux mois de prison avec sursis, qui est prononcée. En cas de blessure par imprudence, la peine est de quinze jours à un mois et de 50.000 francs à 1.500.000 francs d'amende.

La plupart des accidents d'automobile ayant entraîné des blessures par imprudence sont sanctionnés par une peine d'amende, les tribunaux faisant application de l'article 463 du code pénal.

Enfin, mes chers collègues, pour que le tribunal condamne, il faut qu'il soit saisi de poursuites diligentées par le parquet qui conserve le droit de classer sans suite, pour défaut de gravité ou pour inopportunité, quand il se trouve en présence d'une infraction théorique mais si vénielle qu'elle ne justifie pas le renvoi du fautif devant une juridiction répressive.

D'autre part, pour que le parquet soit saisi, il faut aussi — et c'est particulièrement important en matière de circulation routière — qu'un agent de la force publique ait constaté l'infraction ce qui, en raison du nombre des véhicules et de celui des agents, se produit dans une proportion infinitésimale, et que l'agent verbalisateur n'ait pas, à la suite d'explications courtoises données par le conducteur, comme par exemple un aveu de la faute avec une excuse ou une justification valable, décidé de ne pas dresser procès-verbal, ce qui arrive tout de même assez fréquemment.

Par conséquent, il faut d'abord que l'agent dresse procès-verbal; il faut ensuite que le parquet décide de poursuivre devant le tribunal. Celui-ci a toujours la possibilité d'aller de 300 francs d'amende, avec le bénéfice des circonstances atténuantes, jusqu'au maximum que, pour ma part — et ceux de mes confrères qui se trouvent dans cette assemblée partagent sans doute ce sentiment — je n'ai jamais vu appliquer par un tribunal.

Voyons maintenant comment se présente le texte que nous vous soumettons.

Je voudrais préciser, tout d'abord, pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté à cet égard, qu'aucune modification n'est apportée aux sanctions encourues pour violation des arrêtés préfectoraux et municipaux qui restent celles prévues par l'article 471 du code pénal lequel article vise les contraventions de première classe, c'est-à-dire celles qui sont considérées comme les moins graves: peine de 300 à 1.800 francs d'amende. Cela résulte à la fois de l'article 2, qui précise que les sanctions prévues par les articles suivants ne concernent que les infractions aux règlements visés par l'article 1er — c'est-à-dire, en fait, le code de la route — et de l'article 25 qui a tenu surabondamment, devrais-je dire, à disposer qu'aucune modification n'était apportée aux sanctions entraînées par les infractions aux règlements pris par les préfets et par les maires.

Il y a par conséquent deux dispositions alors qu'une seule aurait suffi. Mais je pense qu'elles mettront fin à toute espèce de discussion à cet égard. Les infractions aux arrêtés municipaux limitant la vitesse à l'intérieur de l'agglomération, et dont beaucoup souhaitent que cette limitation de vitesse soit portée à un chiffre raisonnable et homogénéisée autant que possible, les infractions aux arrêtés créant des sens interdits ou prohibant l'usage des avertisseurs, tout cela demeure frappé de l'amende de 300 à 1.800 francs prévue par l'article 471 du code pénal.

Le projet de loi ne vise donc que les infractions au code de la route, pour employer un langage courant. En ce qui concerne les contraventions, le projet de loi en distingue en réalité trois sortes: les plus graves, qui sont visées par l'article 3 concernant la conduite des véhicules et par l'article 14 concernant les véhicules et leur équipement; celles qui, en principe, sont moins graves que les précédentes mais présentent cependant, en théorie, un certain caractère de gravité et qui sont visées par l'article 4, pour la conduite, et par l'article 15, pour les véhicules et leur équipement; enfin, les autres contraventions qui demeurent, comme maintenant, frappées par les peines prévues à l'article 471, la première classe des contraventions, de 300 à 1.800 francs d'amende.

Bien entendu — je m'excuse de le répéter, mais étant donné les débats qui se sont déroulés à l'Assemblée nationale, ces précisions et répétitions m'apparaissent nécessaires, comme toujours en matière pénale — le jeu des circonstances atténuantes permet au juge d'apprécier la gravité de la faute, eu égard aux circonstances et à la personnalité de l'auteur et d'infliger la peine juste correspondant à l'infraction considérée.

Il peut arriver qu'une infraction réputée grave par principe parce que figurant à l'article 3 et à l'article 14, ou moyenne parce que figurant aux articles 4 et 15, soit en fait vénielle et ne donne lieu, s'il y a poursuites, qu'à une amende pouvant descendre jusqu'à 300 francs. Votre commission a accepté ce principe que je viens d'indiquer.

Quelles sont les fautes graves de conduite ? Les infractions aux dispositions concernant les sens imposés à la circulation, étant bien précisé que les sens interdits, à l'intérieur d'une agglomération, établis par arrêtés municipaux ne sont pas visés par l'article 3; la vitesse des véhicules, étant bien précisé que les infractions aux vitesses limitées fixées par arrêtés municipaux ne sont pas prévues par l'article 3, mais restent punies par l'article 471 du code pénal; les croisements et dépassements, l'usage des dispositifs d'éclairage et de signalisation.

Votre commission y a ajouté une infraction qui figurait, dans le texte voté par l'Assemblée nationale, dans les infractions moyennes; c'est le stationnement lorsque la visibilité est insuffisante, ou à proximité d'une intersection de routes, au sommet d'une côte ou dans un virage, en raison de la gravité théorique d'une semblable infraction.

Les fautes graves relatives aux véhicules eux-mêmes et à leur équipement sont celles concernant la pression sur le sol, le poids des véhicules, la forme et la nature des bandages et des freins; elles s'appliquent uniquement aux véhicules de transports en commun et aux poids lourds.

Quelles sont alors les infractions moyennes relatives à la conduite ? Ce sont celles de la conduite des véhicules et des animaux autres que celles prévues à l'article 3 que je viens d'indiquer: la vitesse des animaux et des véhicules non motorisés, l'emploi des avertisseurs, le stationnement en dehors des cas que nous venons d'indiquer, le nombre d'animaux d'un attelage et le groupement de véhicules et, en ce qui concerne l'équipement des véhicules, toute une longue liste qui figure à l'article 15 et relative aux gabarits de véhicules, aux dimensions des chargements, à l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation, aux freins des véhicules de tourisme, aux dimensions et à l'entretien des plaques d'immatriculation, aux transports exceptionnels, etc.

Vous pouvez bien entendu et vous devez vous reporter au texte que vous avez sous les yeux.

Quelles sont alors ou quelles doivent être les peines prévues pour toutes ces contraventions ?

Notre code pénal, mes chers collègues, comprend 4 classes de contravention, suivant la gravité théorique des infractions commises. La première prévoit une amende de 300 francs à 1.800 francs et en cas de récidive, cinq jours de prison; la seconde, une amende de 2.100 francs à 3.600 francs et, en cas de récidive, huit jours de prison; la troisième une amende de 3.900 francs à 5.400 francs et en cas de récidive, huit jours de prison; enfin, la quatrième prévoit une amende de 6.000 francs à 36.000 francs et une peine de huit jours de prison; en cas de récidive, dix jours de prison. D'ailleurs, un certain nombre de textes aggravent ces peines dans des cas particuliers. C'est ainsi qu'une peine de trois jours de prison peut être prononcée contre les auteurs d'infraction entraînant une contravention de deuxième classe lorsqu'il s'agit justement d'une infraction à la circulation routière et qu'une peine de cinq jours de prison peut s'ajouter à une amende de 3.900 francs à 5.400 francs pour les auteurs de tapage nocturne.

On a parlé quelquefois de sévérité du texte présenté par votre commission. Il faut tout de même faire des comparaisons avec les troubles sociaux qui sont visés dans les autres contraventions de notre code pénal. Dans les contraventions de 4e classe qui entraînent une amende de 6.000 francs à 36.000 francs et une peine de huit jours de prison, quelles infractions voyons-nous figurer ? Les violences légères, la gifle donnée à quelqu'un, le jet d'immondices sur une personne, l'accident de circulation ayant entraîné une incapacité de six jours au moins, même s'il n'y a pas eu de faute grave, la divagation des chiens, les inscriptions sur les murs ou sur la route. Est-il vraiment possible de dire que les contraventions prévues à l'article 3 ne seront pas aussi graves que celles que je viens d'énumérer ?

L'Assemblée nationale avait proposé, pour les infractions graves de conduite, 2.500 francs à 36.000 francs d'amende et, en cas de récidive, une peine de dix jours de prison; pour les infractions graves relatives aux véhicules et à leur équipement, une amende de 6.000 francs à 36.000 francs et, en cas de récidive, une peine de dix jours de prison; pour les infractions moyennes de conduite, une amende de 2.100 francs à 3.600 francs et, en cas de récidive, une peine de trois jours de prison; pour les infractions moyennes relatives à l'équipement, 2.100 francs à 5.400 francs d'amende et en cas de récidive, une peine de huit jours de prison.

Comment a procédé votre commission ?

Elle a considéré que l'Assemblée nationale avait eu raison, pour le maximum de l'amende, d'assimiler les premières infractions graves à la quatrième classe des contraventions et d'assimiler les infractions moyennes à la deuxième ou troisième classe des contraventions, suivant qu'elles concernaient la conduite ou l'équipement des véhicules. Mais, d'une part, elle a considéré qu'il n'y avait aucune raison juridique, ni sentimentale, ni politique, de diminuer le minimum prévu puisqu'en tout état de cause, par le jeu des circonstances atténuantes, le juge peut infliger la peine d'amende qu'il estime devoir prononcer. Il n'a qu'une seule limite, c'est de ne pas dépasser le maximum; mais, dans le sens de la diminution, il peut, quel que soit le minimum fixé, descendre jusqu'à 300 francs d'amende et infliger très exactement la peine qui, d'après lui, correspond à la gravité de l'infraction commise.

C'est pourquoi, mes chers collègues, nous vous proposons de relever le minimum de l'article 3 de 2.100 francs à 6.000 francs d'amende et celui de l'article 15 de 2.100 francs à 3.900 francs d'amende, leurs maxima étant respectivement de 36.000 francs et de 5.400 francs.

Nous avons également considéré qu'il n'était pas bon de ne pas harmoniser les textes en matière pénale lorsque cela était possible. Les infractions prévues aux articles 3 et 14 sont certainement en principe — je le disais déjà tout à l'heure — aussi graves que celles figurant à la quatrième classe des contraventions. Le doublement dans un virage à visibilité nulle, le stationnement au sommet d'une côte à visibilité nulle, le dépassement en troisième position sont certainement des infractions plus graves que la divagation de chien, l'inscription sur les murs ou sur les routes ou même que les violences légères. Une peine de prison de huit jours doit donc pouvoir être envisagée, d'autant plus que si aucune peine de prison n'était prévue, comme nous le propose l'Assemblée nationale, la sanction prévue serait inférieure à celle qui existe actuellement pour un certain nombre de ces infractions qui, actuellement, en vertu de la loi de 1851 et de l'article 471 du code pénal, sont punies d'une peine de trois jours de prison.

Enfin, mesdames, messieurs, nous avons aligné les peines prévues en cas de récidive sur celles actuellement fixées par le code pénal suivant la classe des contraventions à laquelle elles appartiennent. Nous proposons donc de porter de trois jours à huit jours la peine prévue en cas de récidive à l'article 4 et c'est d'autant plus nécessaire que pour la récidive prévue pour les contraventions de première classe — les plus minimes — l'article 471 du code pénal prévoit une peine de 5 jours, de telle sorte qu'on verrait des contraventions subies pour la première fois entraîner une peine plus forte qu'en cas de récidive, ce qui est incompréhensible et, me semble-t-il, inadmissible.

Bien sûr, mesdames, messieurs — et je m'excuse de le dire encore une fois — il faut pour apprécier la légitimité des peines qui vous sont proposées, comparer l'infraction la plus grave qu'on puisse envisager avec cette sanction maximum et non pas avec l'infraction vénielle qui, en admettant même que le procès-verbal soit dressé, en admettant même que le parquet

décide de poursuivre, peut être sanctionnée, quel que soit le minimum prévu, par une amende de 300 francs.

Enfin, votre commission vous propose de supprimer deux amendements qui ont été adoptés en séance par l'Assemblée nationale.

Le premier exigeait que la vitesse des véhicules soit constatée à l'aide d'instruments de mesure pour qu'il y ait contravention aux dispositions concernant cette vitesse. Il ne nous a pas paru possible de conserver une pareille disposition qui, signalons-le au passage, ne serait pas applicable aux vitesses réglementées par arrêtés municipaux, puisqu'elles ne sont pas visées par l'article 3.

En effet, il n'est pas possible d'envisager, avant un temps malheureusement trop long, que les agents de la force publique soient munis d'instruments de mesure et d'appareils de contrôle. En conséquence, il leur serait interdit de dresser procès-verbal à l'encontre d'un conducteur qui, manifestement, roule à une allure excessive en raison des circonstances. Je sais qu'il peut être difficile d'apprécier si un automobiliste dépasse les 50 ou les 60 kilomètres à l'heure prescrits par un maire, mais, je le répète, l'article 3 ne s'applique pas aux arrêtés municipaux. Cependant, on constate tous les jours que des véhicules roulent à des allures folles, alors qu'il y a danger à le faire, et que la seule présence d'un agent de l'autorité sur le bord de la route amène immédiatement une réduction de la vitesse horaire d'environ 20 à 25 kilomètres-heure, sans qu'il soit besoin de dresser procès-verbal ou même d'intervenir. C'est donc qu'on peut déterminer s'il y a vitesse excessive.

Des accidents se produisent — j'en ai connu personnellement — qui sont occasionnés dans des agglomérations, par des véhicules qui ne se sont arrêtés qu'à 150 mètres du lieu de la collision et après un freinage de 80 ou 90 mètres. Ainsi, un agent qui voit arriver, dans une agglomération, un véhicule roulant à une vitesse désordonnée devrait le laisser continuer et causer un accident mortel, simplement parce qu'il n'a pas d'appareils de mesure ou d'instruments de contrôle ?

Il existe des vitesses limites pour les poids lourds, avec ou sans remorque. Il en existe aussi pour les véhicules des travaux publics. Du seul fait qu'un agent verbalisateur n'aura pas d'appareils de mesure ou d'instruments de contrôle, pourra-t-on impunément rouler à n'importe quelle vitesse sans que jamais contravention puisse être dressée ?

Le deuxième amendement voté par l'Assemblée nationale précisait à l'article 14, qui vise notamment les contraventions concernant le poids des véhicules « poids lourds », que les dépassements peu importants ne seraient pas considérés comme des infractions. Il nous paraît évident qu'un texte pénal ne peut pas contenir une disposition au terme de laquelle il peut être enfreint à ses prescriptions à condition que ce soit d'une façon légère. Il importe au pouvoir exécutif, dans des textes réglementaires ou par des circulaires, d'admettre des tolérances dans des conditions déterminées ou au parquet de décider s'il doit poursuivre, éventuellement au tribunal de savoir s'il doit condamner. Mais un texte législatif répressif ne peut pas contenir la possibilité d'enfreindre les prescriptions qu'il édicte.

Pour en terminer avec le problème des contraventions, votre commission vous propose de modifier les conditions de la récidive. Aux termes du code pénal actuel, pour qu'il y ait récidive, il faut que les contraventions aient été commises dans un délai d'un an dans le ressort du même tribunal de police, c'est-à-dire dans le même canton ou dans la même ville.

Or, maintenir cette prescription en matière de circulation routière serait supprimer en fait la récidive, car il est bien évident que l'on change de canton ou de ville en quelques quarts d'heure. Il n'est donc pas possible de maintenir une pareille disposition, qui avait été mise en vigueur en tenant compte surtout du trouble local.

J'ai en fini, mes chers collègues, avec toutes les questions de contravention et j'aborde maintenant le chapitre des délits.

Le projet qui vous est soumis crée le délit de conduite en état d'ivresse et prévoit une peine d'un mois à un an de prison et une amende de 50.000 à 500.000 francs.

Il ne semble pas y avoir de difficultés sur cette question, et personne n'a soulevé la moindre objection. Votre commission vous propose cependant d'y ajouter la tentative, en vous rappelant que, depuis toujours, même en droit romain, les tribunaux sont appelés à faire la distinction entre les actes préparatoires, c'est-à-dire l'intention, qui n'est pas punissable, et le commencement d'exécution, qui constitue la tentative. C'est aux tribunaux qu'il appartiendra, compte tenu des éléments du dossier, des circonstances de fait, d'apprécier, comme ils le font pour tous les délits où la tentative est punissable, s'il y a eu, de la part du prévenu, commencement d'exécution ou non.

Je pose la question, mes chers collègues: peut-on laisser un individu en état d'ivresse conduire son véhicule, et peut-être commettre un grave accident, parce que l'agent verbalisateur n'aura pas eu la possibilité, malgré l'évidence de la tentative, de lui dresser procès-verbal de contravention et de lui interdire la conduite ? Il pourra s'installer au volant, mettre le contact, desserrer son frein, mettre la main sur le levier de changement de vitesse, l'agent devra le laisser partir et devenir un danger certain parce que le délit n'aura pas été créé. Et cela sous le prétexte qu'une erreur judiciaire est toujours possible et qu'une personne risque d'être condamnée pour tentative alors qu'elle ne s'apprêtait pas à conduire ! Comme si les tribunaux n'avaient pas journellement des problèmes de cette nature à résoudre.

Le projet de loi correctionnaliserait également les accidents de circulation n'ayant entraîné qu'une incapacité de six jours au moins quand le conducteur du véhicule était en état d'ivresse ou avait commis un délit de fuite. Votre commission a estimé qu'il n'était pas nécessaire de conduire un véhicule, si on était en état d'ivresse et si on était la cause d'un accident, pour comparaître en correctionnelle. Le fait d'être en état d'ivresse et d'être en même temps l'élément générateur d'un accident ayant entraîné des blessures, justifie selon nous la comparution en correctionnelle, sous réserve toujours, évidemment, de la possibilité, pour le Parquet, de ne pas poursuivre ou, pour le tribunal, d'appliquer les circonstances atténuantes si la faute est vénielle et si les circonstances de l'accident sont insignifiantes.

Le projet de loi correctionnaliserait aussi le refus d'obtempérer qui, d'ailleurs, je me permets de le rappeller, a été pendant très longtemps de la compétence des tribunaux correctionnels avant de devenir contravention du fait uniquement de l'élévation de la compétence des tribunaux de police.

La commission de la justice de l'Assemblée nationale a substitué aux peines correctionnelles prévues par le projet des peines de simple police et a supprimé, avec le mot « sciemment », l'élément intentionnel de l'infraction. Ce mot « sciemment » a été réintroduit en séance, mais sans que les peines proposées par la commission soient modifiées.

Votre commission a retenu le texte de l'Assemblée nationale qui réprime le fait de refuser sciemment d'obtempérer à l'injonction d'un représentant de l'ordre; mais il lui est apparu que le conducteur d'un véhicule qui, sommé de s'arrêter, sciemment, volontairement, refuse d'obtempérer, prend en fait la fuite, soit dans l'espoir d'échapper à la contravention, soit en mettant les choses au mieux par mépris envers les agents de l'autorité, ce qui pourrait presque constituer un outrage aux termes de l'article 224, doit en principe être puni plus sévèrement qu'il ne l'aurait été s'il s'était docilement arrêté et si procès-verbal lui avait été dressé.

Il n'est pas possible, semble-t-il, de concevoir que celui qui cherche, par la fuite, à échapper à une condamnation, ne risque pas plus, de ce fait, que la contravention qui lui aurait été infligée s'il s'était arrêté.

Votre commission de la justice vous propose également de correctionnaliser le fait de conduire sans permis. Toute notre législation sur la circulation routière est basée sur le permis de conduire, le candidat devant justifier de la possession des aptitudes physiques et des connaissances nécessaires. Un conducteur avec permis, s'il n'est pas assuré, sera puni de dix jours à six mois de prison et de 10.000 francs à 5 millions de francs d'amende; un conducteur avec permis qui commet un accident sera passible d'une contravention grave, pourra se voir suspendre ou retirer son permis pendant une période de trois ans et, s'il conduit pendant cette période, il commettra un délit puni de onze jours à six mois de prison et de 36.000 à 120.000 francs d'amende; dans ces conditions, mes chers collègues, comment imaginer qu'un conducteur qui, lui, conduira sans permis, ne sera passible que d'une contravention de quatrième classe et qui aura même — si on pousse la logique jusqu'au bout et si on prend le texte de l'Assemblée nationale — provoqué un accident et à qui il sera interdit de solliciter un permis, ne sera passible que d'une contravention s'il conduit à nouveau, c'est-à-dire qu'il aura une situation préférable à celle d'un conducteur avec permis ?

Nous avons prévu une peine de onze jours à trois mois de prison, étant entendu que le tribunal peut, avec le bénéfice de circonstances atténuantes, aller de 300.000 francs d'amende avec sursis jusqu'au maximum suivant les circonstances, et nous avons assimilé le conducteur sans permis au conducteur avec permis pour la période pendant laquelle une décision est intervenue relative à son permis, car la faute est identique ainsi qu'il tombe absolument sous le sens.

Votre commission vous propose également de supprimer l'article 18 voté par l'Assemblée nationale, article d'après lequel les conducteurs de véhicules à moteur soumis à immatriculation n'étaient frappés que de peines de simple police, alors

qu'au contraire tous les conducteurs de véhicules à moteur autres que les cycles à moteur étaient punis de peines correctionnelles lorsque leur véhicule n'était pas muni d'une plaque d'immatriculation ou lorsqu'ils avaient volontairement fait usage d'une plaque portant un faux numéro.

Or, mes chers collègues, les véhicules à moteur soumis à l'immatriculation ne sont pas ce qu'on appelle des cyclomoteurs, d'une puissance inférieure à 50 centimètres cubes, puisque les cyclomoteurs ne sont pas soumis à l'immatriculation. Ce ne peut donc être, encore que cette terminologie ne coïncide pas avec celle du code de la route, que les motocyclettes et les vélomoteurs d'une cylindrée supérieure à 50 centimètres cubes.

Or, il s'agit d'un délit, délit consistant en l'absence de plaques d'immatriculation avec intention coupable ou en l'emploi d'une plaque d'immatriculation portant un faux numéro, en quoi dans cette matière la catégorie sociale présumée du délinquant peut-elle avoir une influence sur l'existence du délit ? Ce serait la première fois à ma connaissance qu'en droit pénal le même fait intentionnel serait un délit ou une contravention suivant la personnalité de l'inculpé.

Comme toujours, c'est au tribunal de faire une exacte application de la loi et des circonstances atténuantes, compte tenu de tous les éléments de la personnalité de l'inculpé, de sa situation sociale et de ses moyens de fortune. Mais celui qui, volontairement, n'a pas de plaque d'immatriculation ou qui, volontairement, emploie une plaque portant un faux numéro ne mérite pas le bénéfice d'une disposition particulière et véritablement anormale dans notre législation pénale. Ce sont des faits qui tendent à permettre d'échapper à des poursuites ou de faire supporter à un tiers les conséquences d'un accident et, par conséquent, incontestablement, ce sont des délits pour n'importe quel conducteur de véhicule soumis à l'immatriculation.

Enfin, mes chers collègues, votre commission vous propose pour l'article 13 une rédaction qui a pour effet de diminuer de façon sensible les peines criminelles actuellement prévues contre ceux qui, volontairement, en vue de provoquer un accident, d'entraver ou de gêner la circulation mettent sur la route un obstacle au passage des véhicules.

Je rappelle au Conseil de la République qu'en 1943 le gouvernement de Vichy a pris un décret, copié textuellement sur la loi de 1845 relative aux chemins de fer, punissant de la réclusion le placement d'obstacles sur la route, de la peine de mort s'il en était résulté mort d'homme et de travaux forcés à temps s'il n'en était résulté que des blessures.

Le Gouvernement et la commission des finances de l'Assemblée nationale proposaient de correctionnaliser ce crime en rédigeant un article 13 presque identique à la loi de juillet 1943 et en ramenant la peine de la réclusion à une peine de six mois à trois ans de prison. Par un autre article, l'article 28, le projet de loi prévoyait l'abrogation de la loi de juillet 1943.

Que s'est-il passé devant l'Assemblée nationale ? Celle-ci a repoussé l'article 13 qui prévoyait une nouvelle rédaction presque semblable et une diminution des peines et à la suite de ce vote, bien sûr, la commission de l'Assemblée nationale a retiré l'article 28 qui stipulait l'abrogation de la loi de 1943 puisqu'il n'y avait plus aucun texte de remplacement.

Certains députés ont repris sous forme d'amendement le texte de l'article 28 mais il n'a pas été adopté, de telle sorte que la loi de juillet 1943 subsiste intégralement. On est donc arrivé au point où le fait de placer des obstacles sur une route demeure un crime puni de la réclusion et même de la peine de mort dans certaines circonstances.

Votre commission a estimé, comme l'Assemblée nationale d'ailleurs, puisque celle-ci a repoussé l'abrogation de la loi de juillet 1943, qu'il n'était pas possible de ne prévoir aucune sanction contre ceux qui, volontairement, placent des obstacles sur les routes pour entraver la circulation, sous réserve toujours — je m'excuse de le dire pour la quatrième fois — de l'appréciation par le Parquet de l'opportunité de poursuites en raison des circonstances et, par le tribunal, en cas de poursuites, de l'application de larges circonstances atténuantes et du sursis.

Peut-on admettre dans un Etat civilisé que l'on puisse impunément placer des obstacles sur les routes dans le dessein d'entraver ou de gêner la circulation ? Cependant, votre commission a estimé qu'une peine correctionnelle semblable à celle prévue pour l'homicide par imprudence était suffisante pour de pareils faits.

Ou bien l'obstacle a été placé en vue d'un attentat criminel, et personne dans aucune des deux Assemblées ne s'élèverait contre des poursuites car le coupable pourrait certainement, selon les circonstances, en vertu du droit commun, être poursuivi pour assassinat ou tentative d'assassinat, ou bien l'obstacle a été placé en vue d'entraver et de gêner la circulation et la faute commise ne nous est pas apparue plus grave intrinséquement que celle d'un conducteur commettant une lourde faute de conduite et, par conséquent, les peines frappant l'homicide par imprudence nous ont paru suffisantes, même si par impossible un accident est survenu et même si, par le mécanisme de la confusion des peines, seul le maximum de deux ans de prison pourrait être infligé.

D'autre part, la rédaction de votre commission ne permet pas de penser, comme certains l'ont soutenu à l'Assemblée nationale, que l'article 13 pouvait être voté sans que, pour autant, la loi de 1943 soit abrogée. C'est pourquoi nous avons rédigé cet article 13 de telle manière que c'est la peine de la réclusion prévue par la loi de 1943 qui se trouve ramenée à une peine de prison et que nous avons supprimé les alinéas, d'ailleurs surabondants, prévoyant une aggravation de peine en cas de circonstance grave puisque le droit commun permet d'appliquer exactement les peines qui étaient prévues.

La dernière question que je dois évoquer à la fin d'un exposé trop long, mais peut-être nécessaire pour constituer les travaux préparatoires en matière pénale, est celle qui a suscité le plus de discussions, parfois passionnées: à quelle autorité faut-il confier le soin de prendre des mesures relatives au permis de conduire, au pouvoir judiciaire qui prononce les sanctions aux infraction commises par les conducteurs ou à l'autorité administrative, comme c'est présentement le cas ?

L'Assemblée nationale a opté en faveur du pouvoir judiciaire, considérant que toute mesure de cet ordre est une peine complémentaire qui doit nécessairement être prononcée en même temps que la peine principale et par la même juridiction, tout en reconnaissant que des mesures de cet ordre devaient pouvoir être prises par provision vue l'urgence, pour employer une expression juridique, et qu'en conséquence l'autorité administrative pourrait prendre des mesures provisoires avant comparution devant les tribunaux et que ceux-ci pourraient ordonner l'exécution provisoire des peines complémentaires, qu'ils prononceraient nonobstant appel ou pourvoi en cassation.

Votre commission, de son côté, vous propose le *statu quo*, c'est-à-dire la compétence de l'autorité administrative: décision du préfet après avis de la commission dite « des retraits de permis de conduire ».

Mes chers collègues, à mon avis, il ne s'agit pas de faire un parallèle entre l'aptitude à apprécier des uns et des autres et nous regrettons le caractère de polémique que cette question a parfois revêtu à cet égard, les argument discutables qui ont pu être invoqués et l'abondance de lettres adressées aux parlementaires qui savent très bien ce qu'ils ont à faire sans avoir leur opinion guidée par trop de gens intéressés. (*Très bien!*)

Prétendre que les magistrats qui infligent les peines prévues par le code en fonction de tous les éléments de fait ne sont pas aptes à juger sainement en matière de permis de conduire ne paraît pas être une appréciation exacte, pas plus que celle qui consiste à prétendre que c'est l'autorité qui a délivré l'autorisation administrative qui a qualité pour la retirer. Je crois que ces arguments ne doivent pas être par nous retenus.

Ce que doit rechercher le législateur, c'est la nature exacte de la mesure envisagée et les conditions les meilleures pour son application, tout en ne cherchant pas nécessairement à légiférer quand le besoin ne s'en fait pas sentir. Or peut-on dire autrement que par la loi — car, bien sûr, la décision souveraine du Parlement peut tout dire — qu'une mesure relative au permis de conduire soit une peine complémentaire, c'est-à-dire, suivant la fameuse définition: « la peine est un mal qu'on doit infliger à quelqu'un », une peine complémentaire dont on est obligé de reconnaître le caractère particulier et presque incompatible avec la notion de peine complémentaire parce qu'en raison des nécessités elle peut être prononcée par provision par l'autorité administrative ou faire l'objet d'une exécution provisoire avant condamnation définitive ? Votre commission ne le croit pas.

Est-ce une mesure de sécurité ou de précaution dont on peut penser alors qu'elle n'est pas nécessairement du domaine judiciaire mais qu'elle peut aussi appartenir à l'autorité administrative ? On peut épiloguer à perte de vue sur la notion de mesure de sécurité et celle de compétence administrative ou judiciaire.

N'est-ce pas plutôt un temps d'épreuve infligé à un conducteur pour lui permettre de se perfectionner dans l'aptitude à la conduite et dans ses connaissances du code de la route parce qu'il a, à l'occasion d'un accident, manifesté qu'il n'avait pas une capacité complète ou une connaissance parfaite ? On pourrait considérer alors que les mesures sont du pur domaine administratif.

En tout cas, il est nécessaire — et personne ne le discute — que des mesures de cet ordre interviennent avec rapidité pour empêcher que le maladroit, l'imprudent ou l'ignorant puisse continuer à conduire dangereusement avant d'avoir refait son éducation de conducteur.

D'autre part, il nous est apparu que l'appréciation de la faute de conduite, au regard de l'aptitude physique à conduire et de la connaissance du code de la route, c'est-à-dire au regard de l'appréciation à intervenir au sujet du permis de conduire, ne se conçoit pas sur le même plan que l'appréciation de la faute au regard des dispositions légales du code de la route.

Les tribunaux doivent se placer obligatoirement sur le terrain du droit pur consistant à rechercher si une faute *in abstracto* a été commise par rapport aux textes en vigueur, pour en tirer les conséquences civiles ou pénales et, pour les conséquences pénales, ils doivent tenir compte des suites de la faute et non de sa gravité. Or, peut-on dire que pour les mesures relatives aux permis de conduire c'est le même critère qui doit entrer en jeu ? Au contraire, ne doit-on pas le rechercher par rapport à la circulation routière en général, en se demandant quelle est l'aptitude physique et la connaissance du code de la route de l'intéressé ou le temps d'épreuve qu'il faut lui infliger ?

Enfin, mes chers collègues, dans un domaine qui touche si profondément à la vie de chaque jour — c'est pourquoi ce texte répressif paraît si délicat, alors que nous en avons voté d'autres sans que cela ait présenté aucune espèce de difficulté — nous risquons, avec la notion de peine complémentaire assortie de l'exécution provisoire, d'avoir une différence de traitement considérable découlant de la compétence territoriale. Chaque juge de paix titulaire ou suppléant pourra avoir sa jurisprudence. J'entends bien qu'on peut me dire : mais il y aura toujours possibilité d'appel ; par conséquent, il y aura homogénéisation au sein du tribunal d'arrondissement. Ce n'est pas vrai avec l'exécution provisoire possible, nécessaire d'ailleurs.

De même, lorsqu'il s'agira de mesures consécutives à une décision judiciaire relative à un délit, chaque tribunal d'arrondissement aura sa jurisprudence.

Il ne semble pas que la situation actuelle ait donné lieu à des critiques sérieuses. Il n'est pas de conducteur qui ne sache qu'avant ou après décision judiciaire il doive comparaître devant la commission des retraits de permis, où il peut se faire assister d'un défenseur.

On peut dire que ceux qui sont susceptibles d'encourir ces mesures souhaitent le *statu quo*, ce qui ne serait évidemment pas, monsieur le garde des sceaux, un argument suffisant et ne serait pas un argument tout court si ce *statu quo* présentait au regard de la société un inconvénient quelconque.

Toutefois s'il n'y a pas de critique sérieuse contre un système qui a fait ses preuves, la nécessité apparaît d'y apporter des modifications. Peut-être y aurait-il lieu de demander au Gouvernement de prévoir dans le code de la route que le classement sans suite par le parquet soit assimilé à une décision de non-lieu, de relaxe qui s'impose à l'autorité administrative comme preuve de l'absence de faute, surtout si le non-lieu ou la relaxe a été en quelque sorte confirmée par une décision ultérieure de justice statuant par exemple sur un partage de responsabilité.

Peut-être pourrions-nous demander au Gouvernement de prévoir dans le code de la route un système d'appel des décisions préfectorales devant telle autorité administrative qui recevrait également les avis d'une commission au stade national ou au stade régional. Je crois qu'il est préférable, s'agissant de l'appel d'un acte de l'autorité administrative — non point pour excès de pouvoir, auquel cas c'est le droit commun, mais pour appréciation d'une situation de fait — de laisser au Gouvernement le soin de trouver une solution qui, avec ces très légères modifications apportées à la situation actuelle, enlèverait toute espèce de possibilité de critique du fonctionnement des commissions de retrait de permis de conduire.

Mes chers collègues un certain nombre de modifications de forme ont également été apportées au texte soumis par l'Assemblée nationale. Nous les examinerons, si besoin est, au fur et à mesure de l'appel des articles. Je crois avoir fait un exposé d'ensemble trop copieux et trop complet, je m'en excuse, mais je pense que c'était nécessaire sur une question qui est tout de même importante et délicate. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication.

M. Julien Brunhes, *rapporteur pour avis de la commission des moyens de communications, des transports et du tourisme.* Mesdames, messieurs, après le rapport si complet et si intéressant de M. le rapporteur de la commission de la justice et de législation, j'ai à vous exposer l'avis de la commission des moyens de communication. Vous ne serez pas étonnés si sur quelques points notre commission n'a pas la même vue que votre commission saisie au fond. En effet, du ressort de notre commission sont naturellement, d'une part, l'ensemble des moyens de communication et, d'autre part, le tourisme.

Nous avons été frappés par le fait que certaines pénalités, que certaines définitions aussi qui figurent dans cette loi, semblent faire à l'avance d'à peu près tous les automobilistes des coupables en puissance. Il est bien évident que nous risquons tous de commettre des infractions. Mais enfin, et M. Gilbert-Jules l'a fort bien dit au début de son exposé, s'il y a de nombreux accidents et c'est vrai, s'il y a des imprudences nombreuses, et aucun de nous ne se les dissimule, il y a également d'autres carences.

En particulier j'ai été chargé par notre commission de rappeler au Gouvernement tout entier, représenté ici par M. le garde des sceaux, que depuis de nombreuses années elle proteste sans arrêt contre les détournements commis au préjudice des ressources fiscales normalement et légalement affectées au fonds routier, cela au détriment de l'amélioration du réseau routier. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

Nous avons à ce propos le droit et le devoir de rappeler que, par exemple, pour les accidents au sommet des côtes, s'il y a effectivement des infractions graves, il y a également dans de très nombreux cas, un manque de visibilité auquel il peut être parfaitement remédié, comme cela se fait dans de nombreux pays et comme cela commence à se faire dans le nôtre. Indiscutablement, parmi les accidents que le rapporteur de la commission de la justice a cités — j'en ai vu la statistique — un très grand nombre ne sont pas dus à l'imprudence des conducteurs et ne seront donc pas atténués par l'application de la loi que nous allons voter. Je demande donc au Gouvernement de bien vouloir considérer que, qu'on le veuille ou non, dans les années qui viennent la circulation routière augmentera encore et que c'est une mauvaise politique que de faire porter les économies sur les dépenses afférentes au développement de nos routes.

Quant à la question du taux des amendes, le conflit pratique que nous avons avec la commission de la justice tient à la situation suivante : nous reconnaissons que l'argument de juristes éminents nous disant qu'il n'y a aucune importance de fixer un minimum, même élevé, puisque ce minimum peut ne pas être appliqué, est certainement un argument juridique puissant. Notre commission demandant par exemple, pour les infractions prévues à l'article 3, de porter le minimum de 2.500 francs voté par l'Assemblée nationale à 6.000 francs, M. Gilbert-Jules a répondu que, quelque soit le montant de l'amende — 6.000 francs ou 2.500 francs ou même zéro ou 300 francs — cela n'avait pas d'importance.

C'est un point de vue qui certainement sous l'angle du droit se défend. Mais il y a un autre point auquel nous pensons tous, c'est que dans beaucoup de cas d'infractions, et nous supposons que cela se produira de plus en plus en France comme cela se produit aux Etats-Unis, il y a lieu à amende dite « de composition », ce qui signifie que pour éviter de faire comparaître le conducteur contrevenant devant le tribunal, la police routière lui propose, en manière de transaction, de se libérer par le payement immédiat d'une amende forfaitaire.

Nous sommes persuadés qu'après avoir lu ce texte les amendes de composition, même pour des infractions relativement légères, seront automatiquement fixées à un minimum de 6.000 francs. Nous ne voyons donc pas pourquoi nous accepterions d'augmenter considérablement ce taux par rapport à celui des 2.500 francs. Il est exact que juridiquement, devant un tribunal cela ne joue pas, puisqu'on pourra descendre jusqu'à 300 francs ou même ne pas poursuivre ; mais quand on vous mettra dans l'alternative de choisir entre un procès-verbal et une transaction tendant à payer tout de suite une amende de composition...

M. le rapporteur. Toutes les amendes forfaitaires et de composition actuellement exigées sont fixées en fonction du maximum de l'amende et il n'y avait aucune raison de prévoir un minimum.

M. le rapporteur pour avis. Je suis obligé de vous dire, monsieur le rapporteur, que pour certains des articles de ce projet de loi qui fixent un minimum il serait plus simple, même au point de vue légal, de fixer une amende allant jusqu'à un maximum de 6.000 francs et de ne fixer aucun minimum d'aucune sorte. C'est beaucoup plus conforme, en effet, à l'article 463 et aux autres références que vous avez bien voulu nous donner.

Puisque vous avez décidé de faire un texte et de prévoir partout un minimum et un maximum, dites vous bien que le maximum, en cas d'amende de composition, sera adopté et je ne vois pas pourquoi nous déciderions d'élever le minimum indiqué à l'article 3.

Je vous ai exposé les quelques points de désaccord qui existent, sur le fond, entre la commission des moyens de communication et la commission de la justice.

Il y a donc un problème des amendes sur lequel nous reviendrons tout à l'heure à l'occasion de quelques amendements; sur ce point, nous avons été d'accord pour que l'on ne fixe aucun minimum.

Il se pose ensuite un problème de rédaction pour certains articles où il est question des responsabilités du conducteur et du propriétaire. Là, nous pensons que, si l'on veut obtenir des résultats excellents, il faut que ce soit le conducteur qui soit responsable des fautes de conduite tandis que le propriétaire reste en général responsable de tout le reste, et en particulier de l'état du véhicule, de la vérification des freins, des organes moteurs et de direction Pourtant il est des cas, plus nombreux qu'on ne le pense, où le responsable n'est, ni le propriétaire, ni le conducteur. Je connais un cas récent où, le propriétaire d'un véhicule de transport étant à Paris et le conducteur circulant à travers la France, le véritable responsable d'un accident qui apparaissait comme un accident de conduite était le garagiste qui avait le dernier vérifié la voiture.

C'est pourquoi nous préférerions remplacer les mots: « tout propriétaire ou conducteur de véhicule » par les mots: « toute personne ». Il appartient à la justice de faire la preuve automatique de la personne responsable de l'accident, ce qu'elle fait d'ailleurs toujours, mais sans se limiter au propriétaire ou au conducteur.

Un point sur lequel, par contre, nous sommes totalement d'accord avec la commission de la justice et de législation, c'est la suppression complète des articles 22-1 à 22-6. Nous refusons d'adopter le texte de l'Assemblée nationale confiant à l'autorité judiciaire le retrait du permis de conduire. Je dois dire que c'est à l'unanimité que notre commission a adopté ce point de vue. Elle n'a nullement été l'objet de « pressions », pour employer une expression dont a usé tout à l'heure M. le rapporteur. Mais, d'après une enquête faite auprès de tous nos collègues de cette assemblée, il a semblé très net que la manière dont fonctionne la commission de retrait des permis de conduire auprès des préfets donne généralement satisfaction à la fois aux intéressés et aux autorité préfectorales.

Nous pensons donc qu'il nous faut freiner cette tendance que manifeste beaucoup trop le Parlement à légiférer pour tous les cas; il est inutile, quand la situation actuelle semble présenter les garanties suffisantes pour les intéressés et permettre un fonctionnement normal de ces commissions, de se lancer dans la procédure obligatoirement compliquée et lente de l'autorité judiciaire.

Dans ces conditions, c'est à l'unanimité que notre commission a demandé la suppression des articles 22-1 à 22-6. Nous sommes persuadés d'ailleurs que le Conseil suivra dans ce domaine ses deux commissions. Nous avons été, je ne dirai pas étonnés, mais quelque peu amusés de constater qu'un de nos excellents collègues qui se propose de demander le rétablissement de ces articles 22-1 à 22-6 était un de ceux dont, fort heureusement pour lui, l'ensemble des électeurs ne se trouvent pas sur le territoire métropolitain et n'ont donc pas à constater combien ces commissions de retrait du permis de conduire fonctionnent en accord complet à la fois avec les automobilistes, les intéressés et l'autorité préfectorale.

Ainsi, mesdames, messieurs, nous aurons fort peu d'amendements à vous proposer sur le fond. Nous présenterons seulement quelques modifications de forme et là nous rejoignons le rapporteur de la commission de la justice et de législation. Sur le fond, je le répète, nos quelques désaccords portent sur le minimum de l'amende et aussi sur le maximum, bien que sur ce point nous soyons tous d'accord pour faire sanctionner le plus gravement possible ceux qui sont appelés les « chauffards » et qui, en fait, sont les empoisonneurs de la route.

Sur le minimum, je vous ai dit pourquoi nous n'étions pas toujours d'accord. Je voudrais insister ici sur un autre article relatif à la tentative de conduite d'un véhicule par un conducteur en état d'ivresse. Nous pensons que c'est là un délit extrêmement difficile à établir. Il nous paraît presque impossible de prouver que quelqu'un assis au volant d'un véhicule a l'intention de démarrer; cela nous semble tellement sujet à caution que nous croyons que cela peut-être, vraiment, une occasion de ne pas rendre particulièrement facile le contrôle et de permettre parfois des incidents qu'il vaudrait mieux éviter.

Les autres questions relatives à ce texte ont leur importance, sans doute; elles sont cependant secondaires. Elles vous seront exposées par votre commission des moyens de communication et son rapporteur au moment où viendra la discussion des articles.

Je tiens cependant, puisque M. le garde des sceaux est présent, à lui dire qu'une position nous a assez émus: celle du dernier alinéa, que votre commission a proposé de supprimer, de l'article 14. L'Assemblée nationale avait ici introduit les mots: « Toutefois, ne seront pas considérés comme des infractions les dépassements peu importants du poids total autorisé en charge pour les véhicules ». Nous pensons bien, monsieur le garde des sceaux, qu'on ne peut pas dire dans un texte de loi qu'une infraction, parce qu'elle est faible, n'est plus une infraction. Nous vous demanderons tout à l'heure, lors de la discussion de cet article, de beaucoup réfléchir à ce problème parce qu'il est très grave; il est impossible en général au conducteur d'un véhicule de transport de savoir, à 200 kilogrammes près, s'il n'est pas en surcharge.

La phrase incriminée figure d'ailleurs dans les circulaires fiscales communiquées aux différentes autorités; mais il serait inadmissible d'adresser au propriétaire et au chauffeur d'un camion de 16 tonnes, pour une surcharge de 200 kilogrammes, une convocation qui pourrait les obliger à faire des centaines de kilomètres à travers la France. C'est un exemple dont j'ai eu récemment connaissance. Dans ce domaine il est indispensable de prévoir au moins une certaine souplesse, pour que le vote de ce projet de loi ne se traduise pas par la crainte permanente, non seulement de la faute de conduite dangereuse pour la circulation routière, mais même de la faute tout à fait inattendue et n'ayant aucune conséquence sur la circulation, comme par exemple, une légère surcharge. Nous ne voulons pas, en effet, que soient confondus le problème de la circulation et les règles de coordination ou la réglementation fiscale; cela fera l'objet d'autres amendements de notre part pour les articles 19, 20 et suivants.

Après le rapport si complet de M. Gilbert-Jules, je ne reprendrai pas devant notre Assemblée toutes ces questions; je vous dis simplement, encore une fois, notre désaccord sur certains taux d'amendes, sur la formule limitée dans certains articles au propriétaire et au conducteur, notre accord complet, par contre, sur la suppression des articles 22-1 à 22-6, pour laisser aux commissions préfectorales la décision concernant le retrait du permis de conduire.

Pour le reste, ce sont des questions de détails que nous examinerons — je ne voudrais pas faire perdre de temps à notre Assemblée — au moment de la discussion des articles. (*Applaudissements sur de nombreux bancs à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Namy.

M. Namy. Mesdames, messieurs, le projet de loi qui est soumis aujourd'hui à nos délibérations a été déposé le 8 avril 1952 par le Gouvernement d'alors sur le bureau de l'Assemblée nationale et voté par cette assemblée près de six ans après, le 11 février dernier. C'est ce que M. le rapporteur, au nom de la commission de la justice, nous a appris.

Le Conseil de la République, après un peu plus d'un mois, est appelé à en délibérer; c'est dire que notre assemblée de réflexion doit réfléchir très rapidement sur un des problèmes les plus importants de la vie intérieure française: la circulation et la sécurité routières.

Au nom du groupe communiste, je voudrais dire à cette tribune, d'une part, ce que nous pensons de ce problème et, d'autre part, ce que nous pensons du projet tel qu'il nous est présenté, après être passé par notre commission de la justice.

Nous sommes de ceux qui voient les choses dans leur réalité et leur développement. La sécurité et la circulation routières constituent un de ces problèmes à la fois d'équipement et d'ordre social les plus angoissants, aujourd'hui et pour l'avenir, réclamant des solutions rapides et d'ensemble, si l'on ne veut pas que la carence, les fausses économies mettent en cause notre réseau routier, un des plus beaux éléments de notre patrimoine, lequel ne peut se conserver qu'en se transformant, en s'adaptant aux besoins nouveaux, si l'on ne veut pas par ailleurs que, subsidiairement, cela ait pour conséquence de freiner le progrès dans le domaine de la circulation, élément important de notre économie nationale.

Avec le développement rapide des techniques depuis un siècle, le nombre, la nature, la vitesse, la forme des véhicules sur notre réseau routier ont sérieusement modifié, transformé les problèmes de la circulation.

Il n'y a pratiquement plus maintenant de véhicules à traction animale; par contre, nos routes sont sillonnées par des véhi-

cules à traction mécanique, allant du modeste cyclomoteur au mastodonte poids lourds à remorque, en passant par les motocycles et les voitures de tourisme, dont les vitesses ne sont plus limitées que par les possibilités de la route. Le parc automobile français s'est accru considérablement depuis 1948. A cette époque, on comptait 2.250.000 voitures automobiles et 500.000 motocycles; au 1er janvier 1957, on comptait 4.750.000 voitures automobiles et 4.908.000 motocycles.

On peut dire qu'en ce début 1958 il y a au moins 5 millions de voitures automobiles et autant, sinon plus, de motocycles. On se rend compte ainsi de l'importance que revêt aujourd'hui le problème de la circulation routière, laquelle a au moins quadruplé depuis 1938, si l'on observe en outre que les parcours annuels moyens des véhicules ont augmenté, ce qui est parfaitement contrôlable par la progression de la consommation du carburant.

Mais, si la circulation a augmenté dans de telles proportions, notre réseau routier, lui, est très loin de s'y être adapté et les quelques très intéressantes réalisations qui ont été faites dans le domaine routier nous ont seulement montré que nos ingénieurs des travaux publics ne sont dépourvus que de moyens financiers. Je reviendrai d'ailleurs sur cette question.

En l'état actuel de la circulation routière et des perspectives de son accroissement, il tombe sous le sens de chacun que de nouvelles dispositions s'imposent pour assurer la sécurité routière.

Nous déplorons comme tous le nombre croissant d'accidents de la route. C'est un des arguments essentiels employés par M. le rapporteur pour justifier ce projet de loi. C'est aussi le leit motiv d'une campagne de presse inspirée par les compagnies d'assurances pour reviser les taux des polices.

On nous dit qu'en 1957 — ce sont les chiffres de M. le rapporteur — le nombre des accidents est passé à 144.931, celui des morts à 8.197 et que, dans ce tragique bilan de la route, 182.901 personnes ont été blessées. Ces chiffres sont sûrement exacts, mais je ferai sur ce point un certain nombre d'observations.

En ce qui concerne les tués, ce sont les deux roues qui ont payé le plus lourd tribut avec 52 p. 100 des morts, puis viennent les voitures automobiles avec 27 p. 100 et les piétons avec 21 p. 100; en ce qui concerne les blessés, les proportions sont les suivantes: pour les deux roues 54 p. 100; pour les automobiles 29 p. 100 et pour les piétons 17 p. 100.

Je ferai, par conséquent, cette constatation que les accidents corporels causés par les automobiles ne sont sûrement pas en progression par rapport à 1938, compte tenu du nombre de véhicules et des kilomètres parcourus. Ce sont les deux roues qui accroissent ce bilan. Pour un nombre de véhicules équivalent, la proportion des tués et blessés des usagers des « deux roues » par rapport à ceux des voitures automobiles est de deux pour un.

Quelles sont les causes essentielles de cette part importante des « deux roues » dans les accidents routiers ? La machine, l'homme, les circonstances atmosphériques, sans doute; mais il y a surtout la route inadaptée aux besoins nouveaux, les routes bombées et glissantes, le mauvais état et le non-aménagement des virages, le cheminement parallèle des poids lourds, des voitures de tourisme, et des cyclomoteurs de tous ordres. Voilà les causes essentielles des accidents que nous déplorons.

En ce qui concerne les accidents en général, beaucoup sont dus sans doute à l'imprudence, à la distraction des conducteurs et au non-respect du code de la route; mais il est certain que leur nombre pourrait être notablement réduit en élargissant les voies trop étroites, en créant de nouvelles autoroutes, en aménageant et en dégageant les nombreux carrefours manquant de visibilité, en créant des pistes réservées aux « deux roues » le long des routes à grande circulation, en améliorant encore notre système de signalisation, en supprimant enfin ces trop nombreux passages à niveau qui, notamment dans la région parisienne, constituent un véritable anachronisme.

Nous pensons que c'est dans l'amélioration, dans l'adaptation de notre réseau routier que réside la vraie solution du problème qui nous préoccupe. C'est aussi — et M. le rapporteur avait raison de le dire tout à l'heure — dans un gros effort en faveur de la prévention routière par la vulgarisation du code de la route dont la connaissance est, à notre avis, aussi importante et indispensable pour les piétons, pour les enfants ou pour les bicyclistes de tous âges — et ils sont 10 millions en France — que pour ceux qui conduisent des véhicules à moteur.

Il convient — et nous le comprenons — de prendre un certain nombre de mesures afin de faire respecter le code de la route, voire de sévir contre les chauffards récidivistes ou les habitués des boîtes de nuit dont les vapeurs de l'ivresse ne s'envolent que lorsqu'ils ont écrasé un malheureux travailleur au petit matin ou bien contre les oisifs qui prennent les routes ou les rues de nos villes et de nos villages pour des autoroutes afin d'épater leurs petites et leurs petits amis, ou bien encore contre les chauffards américains qui ne se font nul scrupule de prendre nos routes françaises pour des pistes de stock-cars.

Nous pensons qu'il faut réprimer sévèrement de tels agissements mais si nous estimons que des sanctions pénales s'imposent contre ces gens qui constituent un véritable danger public, nous sommes aussi hostiles à « la répression pour la répression ».

Nous considérons que la solution du problème de la circulation routière réside d'abord dans l'amélioration, dans l'adaptation de notre réseau routier aux besoins nouveaux; ensuite dans le développement de la prévention routière, dans l'éducation, dans l'enseignement à tous, y compris les enfants, du code de la route, par tous les moyens de vulgarisation dont nous disposons: écoles, cinéma, radiodiffusion, télévision, etc.

La répression, à notre avis, ne peut être que l'accessoire. Or, avec ce projet, il apparaît qu'on veuille en faire l'essentiel.

Nous ne croyons absolument pas dans les vertus de la répression. On nous cite à cet égard les sanctions sévères édictées aux Etats-Unis. Je ne pense pas que ce soit là un bon exemple à suivre. Si nous en croyons les statistiques des accidents de la route, « ayant entraîné la mort », publiées par la presse de ce pays, elles confondent ceux qui le donnent en exemple.

On dit que la crainte du gendarme incite à la sagesse. Veut-on laisser supposer qu'il suffirait d'accroître le nombre des préposés à la police de la route pour diminuer le nombre des accidents ? Ce serait voir cette question par le petit bout de la lorgnette et aussi masquer la vraie solution. Non, la répression n'est pas une solution, pas plus dans ce domaine que dans beaucoup d'autres! La peine de mort n'empêche pas le gangstérisme de s'épanouir en France comme aux Etats-Unis.

M. le rapporteur de la commission de la justice nous a présenté un texte encore aggravé par rapport à celui transmis par l'Assemblée nationale, de telle sorte que nous sommes amenés à nous demander — je m'en excuse auprès de lui — si chez M. Gilbert-Jules il ne s'agit pas d'une tendance résultant des hautes fonctions qu'il a assumées tant comme ministre de l'intérieur que comme secrétaire d'Etat au budget. (*Sourires.*)

En correctionnalisant l'ensemble des infractions au code de la route, non seulement les peines de prison, mais aussi les amendes, sont généralisées et accrues dans les différents articles. De telle sorte que si l'on pouvait dire que ce projet de loi, après qu'il ait été voté par l'Assemblée nationale, était en fait une annexe à la loi de finances et qu'il rapporterait 2 milliards d'amendes supplémentaires au Trésor, on pourrait dire, s'il était voté dans le texte de notre commission de la justice, que c'est 3 milliards qu'il rapporterait.

Monsieur le rapporteur, vous avez été secrétaire d'Etat au budget; vous savez calculer...

M. le rapporteur. Votre calcul est absolument inexact, puisqu'aucun maximum de peine n'est modifié.

M. Namy. Oui, mais les minima sont beaucoup relevés !

Ces trois milliards n'iront pas grossir les crédits pour améliorer le réseau routier, bien entendu, mais le Trésor public, conformément à ce que l'on appelle l'orthodoxie financière ! Et cela dans le même temps où le Gouvernement décide d'amputer le fonds routier des trois quarts des crédits qui devraient lui revenir si la volonté du législateur exprimée dans la loi du 30 décembre 1951 était respectée.

Dans le projet de budget des investissements dont nous discuterons bientôt les crédits au titre du fonds routier ne sont plus que de 27.200 millions, encore en diminution sur ceux de l'an dernier, alors que le coût des travaux, vous le savez, a très largement augmenté.

D'après les prévisions gouvernementales, le rendement de la taxe intérieure des produits pétroliers doit s'élever, cette année, à 572 milliards de francs. Si les 22 p. 100 de cette somme étaient attribués, conformément à la loi du 3 avril 1955, aux différentes tranches du fonds routier, celles-ci devraient recevoir plus de 100 milliards au lieu des 27.200 millions qui lui seront remis.

Ainsi, malgré le fonds routier dans lequel on avait mis beaucoup d'espoir, les crédits d'équipement et d'entretien de nos routes nationales pour 1957, ont été ramenés au niveau de 1949. Et l'on vient nous dire qu'il est absolument indispensable de légiférer rapidement pour améliorer la sécurité routière.

Oui, il faut faire quelque chose pour cela mais la première mesure qui s'impose, à notre avis, c'est de restituer au fonds routier les sommes qui, d'après la loi, lui reviennent.

M. Waldeck L'Huillier. Très bien !

M. Namy. Pour justifier ce projet on cite en exemple la répression dans les pays étrangers; mais on se garde bien de nous parler de l'effort fait parallèlement dans ces mêmes pays pour l'aménagement de leurs routes.

Un rapport de l'Organisation européenne de coopération économique nous informe que les dépenses courantes et les investissements pour le réseau routier de 1955 ont été en moyenne, par véhicule, de 50 dollars en France contre 170 en Suède, 150 en Allemagne, 130 en Italie pour ne citer que des pays voisins.

Le fonds d'investissement routier pourrait nous permettre de réaliser de tels efforts si la majeure partie des crédits devant lui revenir n'était pas détournée de leur destination. Il y aurait alors moins d'accidents, moins de morts sur les routes de France; on ne déplorerait pas un nombre impressionnant de victimes comme c'est le cas actuellement.

Ce texte répressif n'apportera aucune amélioration à cette situation; il n'apportera aucun apaisement aux usagers de la route qui, tout en payant un très lourd tribut à l'Etat, se verront maintenant, par surcroît, toujours sous le coup de l'obligation de payer de lourdes amendes et de séjourner en prison avec des malfaiteurs.

Il rendra la vie impossible à ceux qui, professionnellement, sont constamment sur les routes de France ou les rues de nos grandes cités; je veux parler des transporteurs routiers, des chauffeurs de cars ou de taxis.

J'en viens maintenant au texte lui-même.

D'une façon générale, les minima et les maxima d'amende sont relevés par rapport à ceux fixés par l'Assemblée nationale et deviennent cumulables avec des peines de prison, même pour une première infraction, comme prévu par exemple à l'article 3.

M. le rapporteur nous dit que les sanctions sévères de ce texte ne seront pas forcément appliquées par les tribunaux et qu'il se peut fort bien que le parquet ne poursuive pas l'auteur d'infractions et classe purement et simplement l'affaire, celle-ci étant appréciée au sens humain et non plus au sens pénal.

On peut faire bien des réserves sur ces excellentes dispositions possibles de la part des parquets et des tribunaux mais, en tout état de cause, c'est sans doute ce qui se passe déjà présentement.

Il n'en reste pas moins que ce texte relève le taux des pénalités et que les tribunaux apprécieront en fonction de ces relèvements. On nous dit qu'en matière de correctionnelle comme en matière de simple police le juge peut, par application de l'article 463 du code pénal, réduire l'amende à 300 francs, et même assortir cette peine du sursis quand il s'agit d'un délit.

Il faut préciser: quand il s'agit d'un seul délit, le tribunal a effectivement la possibilité de ne fixer qu'une amende de composition sans doute; mais, en réalité, ce ne peut-être qu'une exception possible car on sait qu'il est assez rare qu'il n'y ait qu'une infraction.

Dans tous les cas, nous estimons que les pénalités prévues aux articles 3 et 4 sont vraiment exagérées par rapport à l'importance de la faute et nous notons qu'elles frapperont indifféremment le propriétaire de la puissante et opulente voiture et le travailleur revenant sur son « deux roues », le soir, après une journée exténuante.

Avec l'article 5, on introduit le délit d'intention: la tentative de conduire en état d'ivresse.

Si nous pensons qu'il convient de punir effectivement la conduite en état d'ivresse, encore faut-il que ce délit nouveau puisse être établi avec le maximum de garantie et ne soit pas laissé à la seule appréciation de l'agent verbalisateur. Il y aurait donc lieu de prévoir la constatation de l'ivresse par des praticiens habilités. Non seulement on ne donne sur ce point aucune garantie, mais encore on crée le délit d'intention qui consiste à tenter de conduire en état d'ivresse.

Il suffira qu'un conducteur conscient de son état s'assoie sur son siège, devant son volant, en attendant un moment plus favorable pour qu'un agent puisse dresser contravention et ainsi le faire condamner à un emprisonnement d'un mois à un an et à une amende de 50 à 500.000 francs.

M. le rapporteur, dans ce cas, ne fait même pas de nuance. La conduite en état d'ivresse est frappée des mêmes peines que la tentative, même si celle-ci peut être interprétée comme je viens de l'indiquer.

M. le rapporteur. Je me permets de vous rappeler que l'intention n'est jamais punissable en droit pénal. Seule l'est la tentative, lorsqu'elle est prévue par un texte.

M. Namy. Dans votre texte, il est bien indiqué: « ou tenté de conduire ».

M. le rapporteur. L'intention n'est jamais punissable. Il faut qu'il y ait tentative, donc commencement d'exécution.

M. Namy. Monsieur le rapporteur, je ne vois pas très bien quelle différence il peut y avoir. La police pourra toujours prétendre qu'on a tenté de conduire en état d'ivresse.

M. le rapporteur. Depuis qu'il y a un droit pénal, il existe une différence entre l'acte préparatoire ou l'intention, d'une part, et le commencement d'exécution, d'autre part, qui constitue un délit lorsque cela est prévu par le législateur.

M. Namy. Je peux dire que, dans ce cas, on ne fait pas de nuance. La tentative, même si celle-ci peut être interprétée comme je viens de l'indiquer, est punie comme le fait de conduire en état d'ivresse; avec cet article l'arbitraire pourra se donner libre cours.

L'article 9 concerne l'omission d'obtempérer à une sommation de s'arrêter. Le texte de l'Assemblée nationale punissait le délit sciemment commis d'une amende de 6.000 à 36.000 francs considérant que l'omission involontaire ne relevait que d'une amende de simple police.

Notre commission de la justice prenant pour prétexte que le terme « sciemment », introduit par l'Assemblée, fait du refus d'obtempérer un délit majeur le correctionnalise et porte la peine de 36.000 à 120.000 francs, cumulable avec un emprisonnement de onze jours au moins à un mois au plus.

Là encore, la gravité de la sanction est vraiment exagérée et, à cet égard, nous sommes souvent témoins dans la vie parisienne de ces scènes de la circulation où, de très bonne foi, des conducteurs sifflés par un agent ne s'arrêtant pas pensant que cette sommation ne les concerne pas.

M. le rapporteur. Dans ce cas, ils n'ont pas agi sciemment!

M. Namy. On pourra toujours interpréter différemment!

Tout dépendra alors de l'irascibilité de l'agent de la circulation et du procès-verbal qu'il fera, sur lequel s'établira la doctrine du tribunal correctionnel.

L'article 13 introduit par notre commission a pour but de rendre possible l'application d'une loi de Vichy, en l'humanisant parce qu'elle était en fait inapplicable. Il marque ce texte de loi de son véritable caractère répressif car cet article n'a rien à voir avec la police de la circulation routière. Il vise essentiellement les manifestations sur la voie publique et, spécialement, les barrages qu'avaient organisés, il y a quelque temps, les paysans pour attirer l'attention des pouvoirs publics sur leurs légitimes revendications.

Nous reviendrons sur cet article dans la discussion; mais, d'ores et déjà, personne ne peut s'y tromper. Il tend à restreindre le droit de manifestation prévu dans la Constitution et il est introduit dans ce projet par un artifice de procédure.

En ce qui concerne les articles du titre III, sur les infractions concernant les véhicules et leurs équipements, nous pensons qu'un certain nombre de modifications devraient être apportées aux textes qui nous sont soumis, car s'il est vrai que des accidents très graves sont à déplorer du fait des nombreux poids lourds sillonnant les routes, il convient de bien fixer les responsabilités.

Les chauffeurs de grands transports routiers, comme ceux des cars de transport de voyageurs, sont souvent soumis à des conditions de travail vraiment anormales, à des horaires de travail exténuants, en contradiction avec la législation du travail et les conventions collectives.

Les mesures aggravant les contraventions contenues dans ce projet de loi auront de redoutables conséquences pour les professionnels routiers, les conducteurs de cars ou de camions qui, s'ils sont tenus au respect de la réglementation de la police routière, sont aussi et surtout contraints de satisfaire aux exigences de leurs employeurs. Ces professionnels de la route seront contraints d'avoir recours à un avocat, dans presque tous les cas, même pour un simple délit, ce qui leur occasionnera des frais supplémentaires s'ajoutant aux amendes importantes prévues.

On peut remarquer qu'en ce qui concerne spécialement les articles 14 et 20, les mots « toute personne qui aura contrevenu, etc. », permettront de faire supporter, le cas échéant au préposé, les conséquences d'infraction qui ne peuvent être qu'imputables aux commettants.

Quel employeur de transport avouera qu'il a ordonné et mis dans l'obligation le conducteur de faire un chargement, soit de marchandises, soit de personnes pour le transport de voyageurs, supérieur à ceux prescrits sur les cartes grises ou volets violets ?

En fait, si un ouvrier refuse de surcharger le véhicule qu'il est chargé de conduire, il est immédiatement licencié, avec le motif de refuser d'exécuter son travail.

Les dispositions de ce texte sont à notre sens très dangereuses pour ces travailleurs et elles nécessitent des amendements.

Pour ce qui est du problème relatif au retrait du permis de conduire, est-ce le tribunal, est-ce la commission départementale actuelle qui doit avoir la compétence ?

Les deux systèmes sont discutables. Ils ne mettent pas à l'abri de l'arbitraire ou de la sévérité excessive. Dans ce domaine nous voulons surtout considérer que le permis de conduire, est, pour de nombreux Français, de nombreux travailleurs, leur gagne-pain, et qu'il convient d'éviter tout système pouvant être ou d'une sévérité exagérée, ou susceptible d'injustice.

C'est pourquoi nous avons déposé un amendement permettant de concilier les deux thèses.

Nous proposons de créer dans chaque département une commission départementale ayant pouvoir de décision, comprenant des fonctionnaires et des représentants des usagers, nommés par le préfet et présidée par un magistrat.

On nous dira que c'est là une juridiction d'exception. Sans doute, mais il y en a d'autres et le problème du permis de conduire est assez important à notre époque pour justifier une telle création.

On nous dira encore qu'il n'y aura pas de possibilités d'appel.

Nous pensons qu'il n'est pas impossible de créer une instance d'appel comme on l'a fait par exemple pour l'assistance médicale gratuite, avec la commission centrale, ou bien pour la sécurité sociale avec la commission de première instance ou les commissions supérieures.

Telles sont, mesdames, messieurs, les observations que, au nom du groupe communiste, je voulais présenter sur ce projet qui, à notre avis, n'a pas pour but d'améliorer la circulation routière — et nous le regrettons — mais de faire planer sur les usagers de la route l'ombre du gendarme et du juge. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion des articles du projet de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion des articles.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 1er :

« Art. 1er. — L'usage des voies ouvertes à la circulation publique, quel que soit leur classement, est subordonné aux conditions prescrites par des règlements d'administration publique, seulement dans l'intérêt de la circulation et de sa sécurité ou de la conservation des voies.

« Ces règlements peuvent édicter des prescriptions en ce qui concerne tant les usagers eux-mêmes que les véhicules et les animaux, et notamment imposer toutes mesures relatives à la conduite et à l'usage des véhicules, à la conduite des animaux, à l'utilisation des voies, à la consistance et aux autres caractéristiques des véhicules, en particulier leurs poids et dimensions.

« Ils peuvent également prescrire toutes mesures destinées à éviter que des troubles soient apportés à la circulation par les usagers ou les riverains desdites voies. »

Personne ne demande la parole ?

Je mets aux voix l'article 1er.

(*L'article 1er est adopté.*)

« Art 2. — Sans préjudice des dispositions de l'article 471-15° du code pénal, les infractions aux règlements visés aux articles premier et 29 de la présente loi entraînent les sanctions prévues aux articles ci-dessous. » (*Adopté.*)

TITRE Ier

Infractions aux règles concernant la conduite des véhicules et animaux.

« Art. 3. — Sera punie d'une amende de 6.000 à 36.000 francs et d'un emprisonnement de 8 jours au plus ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui aura contrevenu aux dispositions concernant :

1° Les sens imposés à la circulation;

2° La vitesse des véhicules à moteur ou remorqués;

3° Les croisements et dépassements;

4° Les intersections de routes et la priorité de passage;

5° L'usage des dispositifs d'éclairage et de signalisation;

6° Le stationnement, lorsque la visibilité est insuffisante, à proximité d'une intersection de route, du sommet d'une côte ou dans un virage.

« En cas de récidive, une peine d'emprisonnement de dix jours au plus pourra être prononcée. »

Sur cet article, je suis saisi de quatre amendements.

L'imbrication de ces amendements nous oblige à procéder par division.

Nous allons examiner en premier lieu l'amendement (n° 2) par lequel M. Brunhes et les membres de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme, proposent de rédiger comme suit les trois premiers alinéas de cet article :

« Sera punie d'une amende de 2.500 à 36.000 F toute personne qui aura contrevenu aux dispositions concernant :

1° Les sens imposés à la circulation, à l'exclusion des sens interdits;

2° La vitesse des véhicules à moteur constatée par les méthodes de contrôle qui seront déterminées par arrêté ministériel;

(Le reste de l'article sans changement.) »

Nous ne discuterons d'abord que la partie de l'amendement se rapportant aux taux de l'amende.

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication. Mes chers collègues, cet amendement porte en fait non seulement sur le montant des amendes pour lequel nous demandons comme je l'ai indiqué tout à l'heure à la tribune de maintenir le minimum fixé par l'Assemblée nationale, c'est-à-dire de 2.500 francs à 36.000 francs au lieu de 6.000 à 36.000 francs proposé par notre commission de la justice, mais cet amendement ne traite pas seulement ce problème, puisqu'il se rapporte en même temps à une nouvelle rédaction des alinéas 1° et 2°.

M. le président. Monsieur Brunhes, nous statuons par division et nous n'examinons pour le moment que ce qui a trait au taux de l'amende.

M. le rapporteur pour avis. Le premier alinéa demande simplement le maintien du texte de l'Assemblée nationale, c'est-à-dire de maintenir l'amende dans la limite de 2.500 à 36.000 francs.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. Mes chers collègues, la commission de la justice vous propose de rejeter cet amendement. Pourquoi ? Je m'excuse de répéter ce que j'ai déjà dit au cours de la discussion générale, mais enfin notre code pénal est ainsi fait qu'il comprend quatre classes de contraventions, suivant la gravité de principe de chacune de ces contraventions et le trouble social que les faits qu'elle réprime peuvent causer à la société.

La quatrième classe de contraventions, considérée comme la plus grave, comprend, comme je l'ai indiqué tout à l'heure, la violence légère, le jet d'immondices sur une personne, la divagation de chiens, l'inscription sur un mur ou sur une route, qui sont punis de 6.000 à 36.000 francs d'amende et d'une peine d'emprisonnement pouvant aller jusqu'à huit jours.

La commission de la justice de l'Assemblée nationale avait proposé une amende de 7.500 à 36.000 francs. Or, en ce qui concerne le minimum, je vous rappelle qu'à moins de modifier toute la structure de notre code pénal, d'envisager comme certains pays étrangers de ne pas avoir la conception d'un minimum et de circonstances atténuantes permettant de descendre en-dessous du minimum, c'est-à-dire, par exemple, pour tous nos articles du code pénal de prévoir, lorsqu'il s'agit de délit, de 300 francs d'amende jusqu'au maximum, nous avons à l'heure actuelle une règle qui figure partout; un maximum, un minimum et les circonstances atténuantes permettant de descendre au-dessous du minimum, jusqu'à 300 francs d'amende.

Pourquoi faire un sort spécial ? Le juge de paix, le tribunal de simple police infligera toujours la peine d'amende qu'il croira devoir infliger, que le minimum soit à 2.500 francs ou à 6.000 francs. Il donnera toujours ce qu'il croit devoir infliger au prévenu.

Mais vous voulez faire apparaître un texte avec un minimum différent pour certaines contraventions. On se demande pourquoi, car en définitive si on demande le maximum, le seul qui nous intéresse comme je l'ai dit tout à l'heure, le maximum est de huit jours de prison, et je n'ai jamais vu un tribunal donner le maximum sauf dans des cas très rares que

l'on peut considérer comme négligeables; le maximum de la peine d'amende non plus. Ils servent simplement de base à l'amende de compensation et à l'amende forfaitaire.

Par conséquent, il n'y a aucune raison d'ordre politique, sentimental ou juridique pour que nous modifions les taux habituels d'amende, maximum et minimum, qui figurent dans le code. Pour les peines d'emprisonnement, on nous propose d'être plus indulgents que le législateur actuel qui, en vertu de la loi de 1851 et de l'article 476 du code pénal, prévoit que ces infractions sont passibles d'une peine de trois jours d'emprisonnement.

Par conséquent, au moment où nous allons être en présence d'un trouble social qui entraîne la suppression, chaque année, de la population d'une sous-préfecture de moyenne importance, nous envisagerions d'être plus indulgents que le code pénal ne l'est à l'heure présente et d'aller en diminution à l'égard de sanctions qui sont celles, je le répète, qui sont prévues pour un certain nombre de délits beaucoup moins importants pour la société que les contraventions qui sont visées dans cet article 3!

Donc, mesdames, messieurs, nous vous demandons de considérer cette contravention comme étant de quatrième classe, et il n'y a rien d'exagéré à prévoir 6.000 francs d'amende et huit jours d'emprisonnement.

Le juge l'applique comme il croit devoir le faire et, éventuellement, il fait bénéficier le prévenu des circonstances atténuantes, ce qui lui permet de descendre jusqu'à 300 francs d'amende.

C'est pour cette raison que la commission de la justice vous demande de ne pas adopter l'amendement de la commission des travaux publics.

M. le président. Je rappelle que nous discutons seulement du taux de l'amende.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. M. le rapporteur vous a donné des indications fort complètes. Avec le texte de la commission, nous revenons dans l'ordre logique des choses, nous entrons dans la quatrième classe de contraventions prévue par le code, alors que le chiffre adopté par l'Assemblée nationale était un peu arbitraire. En effet, ce chiffre de 2.500 francs, fixé comme minimum pour l'amende, ne correspond pratiquement à aucune classe de contravention.

Comme, par surcroît, il s'agit d'un problème qui, dans la pratique, ne présente aucune difficulté en ce qui concerne la descente, si vous me permettez cette expression, au-dessous du minimum prévu par la loi, je pense que M. le rapporteur de la commission des moyens de communications pourrait ne pas insister pour le vote de son amendement, et s'en remettre à l'avis de la commission de la justice de votre assemblée.

M. le rapporteur pour avis. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Monsieur le président, je suis un peu étonné que M. le garde des sceaux, dans ce cas, ait laissé l'Assemblée nationale, sur laquelle il a une grosse influence, insérer ce chiffre de 2.500 francs dans le projet de loi car, s'il avait demandé à l'assemblée de mettre le chiffre de 6.000 francs, il aurait certainement obtenu gain de cause.

Ce qui nous émeut, c'est que, venant de l'Assemblée nationale avec le chiffre de 2.500 francs, une grande partie des agents de la circulation vont se dire que, dans les amendes de composition, ils ne seront indiscutablement pas liés juridiquement, mais le seront en fait pour la fixation de ces amendes.

M. le rapporteur. Ils ne peuvent le modifier en même temps. Ils sont liés par la classe de la contravention! Ils n'ont pas le droit d'apprécier.

M. le rapporteur pour avis. Je considère que ce serait une erreur de fixer à un minimum de 6.000 francs, à moins que M. le garde des sceaux, profitant de la navette, accepte dans tous ces articles que l'amende soit fixée à un minimum de 6.000 francs. Mais ce serait une erreur de fixer des minima différents. Je ne vois donc pas pourquoi nous élèverions le minimum malgré l'avis du Gouvernement.

L'Assemblée nationale, dans ce texte, a cru être assez sévère en fixant le minimum à 6.000 francs. Notre commission maintient son amendement.

M. le garde des sceaux. Conformément à l'interprétation donnée par M. le rapporteur en ce qui concerne mon intervention devant l'Assemblée nationale, je crois pouvoir dire que les observations que je viens de faire, je les ai faites aussi devant l'Assemblée nationale sur l'ensemble des minima des contraventions. Je ne voudrais pas éterniser ce débat et je voudrais, pour bien préciser les conditions dans lesquelles les amendes de composition peuvent intervenir, vous donner lecture d'une seule ligne du texte qui est actuellement en vigueur: le décret du 21 février 1946, pour bien vous convaincre de la portée du montant minimum de l'amende. Voici le texte dont il s'agit: « Art. 1er. — Le montant de l'amende de composition dont le versement est autorisé par les articles 166 à 171 du code d'instruction criminelle, est fixé à 900 francs pour les contraventions passibles d'une amende dont le montant maximum ne dépasse pas 1.800 francs ». Suit toute une liste de contraventions avec catalogue des amendes de composition.

C'est donc bien sur le montant maximum de la contravention et non sur le minimum de celle-ci que se calcule l'amende de composition.

M. Namy. Je voudrais poser seulement une question. Dans le cas où il y a plusieurs infractions, l'amende de composition est-elle possible ?

M. le ministre. Oui, à condition qu'il n'y ait pas plus de deux contraventions.

M. le rapporteur. Le minimum n'a aucune importance dans l'affaire. Les amendes de composition sont fixées, comme M. le garde des sceaux vient de le préciser, par rapport au maximum d'amende prévu par le texte. Qu'il n'y ait pas impossibilité d'appliquer l'amende forfaitaire ou de composition par suite de l'existence de plusieurs contraventions ou en vertu d'autres considérations juridiques, cela n'a aucune espèce d'influence sur le minimum de la peine. Comme dans tout code pénal théorique le minimum est établi par rapport à un maximum.

M. Jean Bertaud, *président de la commission des moyens de communication.* Compte tenu des explications et des précisions très claires qui nous ont été données, au nom de la commission, je retire l'amendement en ce qui concerne la première partie.

M. le président. Nous arrivons maintenant aux dispositions concernant l'emprisonnement.

Par voie d'amendement (n° 12), MM. Namy, Dutoit, Primet et les membres du groupe communiste et apparenté proposent dans le premier alinéa de cet article, de supprimer les mots suivants: « et d'un emprisonnement de huit jours au plus ou de l'une de ces deux peines seulement » (le reste sans changement).

La parole est à M. Namy.

M. Namy. Notre amendement tend, en fait, à revenir au texte de l'Assemblée nationale.

Sans doute, cet article prévoit-il des infractions qui peuvent être graves dans leurs conséquences, comme celles de l'ensemble de la quatrième classe des contraventions de simple police. Mais il convient de remarquer que, dans ce cas, d'autres dispositions pénales existent.

Cependant, le souci d'analogie de M. le rapporteur avec ces contraventions le conduit à nous proposer un alignement avec elles. Frapper une personne coupable d'infraction d'inscription sur un mur ou sur une route d'une amende de 6.000 à 36.000 francs et d'une peine de huit jours de prison est, à notre avis, exagéré et prendre cet exemple pour justifier ce texte n'enlève rien de l'exagération. Cela ne peut, au contraire, que l'accentuer.

Si les délits du genre de ceux que M. le rapporteur cite en référence sont peu nombreux, par contre les infractions visées à l'article 3 peuvent être aussi nombreuses qu'involontaires. La loi pénale, à notre sens, doit être juste et non empreinte de dispositions répressives sans rapport avec la faute. Même si l'on me dit qu'elles ne sont pas appliquées, nous préférons des dispositions justes, applicables à des dispositions injustes, qui ne peuvent être appliquées en raison même des résultats. C'est pourquoi nous avons déposé cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission repousse l'amendement. Je m'excuse de me répéter, mais la plupart des faits signalés par M. Namy sont frappés d'une peine de trois jours de prison en application de l'article 476 du code pénal. D'autre part, les infractions aux sens imposés à la circulation, à la vitesse, aux intersections de routes, à l'usage des dispositifs d'éclairage, aux stationnements dangereux sont des faits volontaires. On peut toujours trouver par hypothèse un exemple duquel il résulterait qu'éventuellement une peine de huit jours de prison et de 36.000 francs d'amende ne serait pas excessive. Mais

il faut comparer par rapport au maximum de gravité théorique d'une infraction considérée pour savoir si elle peut rentrer dans le cadre de ces dispositions légales.

Je n'ai jamais vu, au cours de trente années d'exercice de ma profession, les tribunaux appliquer le maximum, à moins de circonstances tellement exceptionnelles que la contravention est, peut-on dire, pour parler un langage courant, presque criminelle.

Il faut donc laisser au juge, qui peut aller jusqu'à trois jours de prison, dans la plupart des cas, la possibilité d'aller jusqu'à huit jours, étant entendu que, le plus souvent, il n'ira pas jusque-là et qu'il ne prononcera même pas de peine d'emprisonnement. Mais ne pourrait-on pas, dans certaines circonstances, infliger une peine de prison à celui qui triple au sommet d'une côte, à une allure folle et à visibilité nulle ? Songez qu'en 1957 le nombre des morts a été de 10.000, celui des blessés de 200.000 et que les dommages corporels et matériels ont été de 200 milliards de francs !

M. Namy. Il n'y a pas que cette infraction.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. Je demande à l'auteur de l'amendement de bien vouloir renoncer à son texte. Nous sommes en train d'essayer de faire œuvre logique. Nous voulons faire rentrer les contraventions que nous définissons dans les contraventions de quatrième classe. Or, les textes prévoient que les contraventions de quatrième classe sont assorties de peines d'emprisonnement de la nature de celles que votre commission a incluses dans son texte.

D'autre part, après M. le rapporteur, je fais remarquer au Conseil de la République que si nous suivions l'auteur de l'amendement au lieu de renforcer — je vais employer un mot qu'il n'aime pas — la répression en matière de circulation routière nous irions dans le sens opposé.

Actuellement des peines d'emprisonnement peuvent s'appliquer. Je ne sache pas que l'œuvre législative que nous sommes en train de construire ait pour résultat de rendre plus légères les peines que peuvent encourir ceux qui commettent des infractions relativement graves — c'est le cas — aux règles de la circulation. Je demande donc au Conseil de la République de bien vouloir repousser l'amendement à moins que, ce qui serait préférable, son auteur veuille bien le retirer.

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. Namy. Oui, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Le Conseil s'étant ainsi prononcé en faveur du maintien de la peine d'emprisonnement, je mets aux voix le premier alinéa dans le texte de la commission.

(*Le premier alinéa est adopté.*)

M. le président. Par amendement (n° 13), MM. Namy, Dutoit, Primet et les membres du groupe communiste et apparenté proposent de supprimer les alinéas 1°, 2° et 5° de cet article.

Nous examinerons d'abord la demande de suppression de l'alinéa 1°.

La parole est à M. Namy.

M. Namy. Cet amendement rejoint, tout au moins sur deux points, les sentiments de la commission des moyens de communication. Il n'y a pas de commune mesure, du point de vue des conséquences, entre la non-observation des sens imposés à la circulation, de la vitesse des véhicules, de l'usage des dispositifs d'éclairage et de signalisation et la non-observation de la réglementation concernant les intersections de routes, les priorités de passage, les croisements et dépassements, etc.

Il nous apparaît donc indispensable et équitable de sérier ces infractions suivant leur degré de gravité possible et, en vous proposant de supprimer de cet article les alinéas 1°, 2° et 5°, nous vous suggérons de rédiger un article 3 *bis* prévoyant des dispositions pénales moins sévères.

A propos de l'alinéa 5°, on nous objectera que les questions d'éclairage sont très importantes; c'est vrai, mais le défaut d'éclairage est, en général sinon toujours, indépendant de la volonté du possesseur du véhicule et résulte tout simplement d'un incident dans le circuit électrique.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission repousse l'amendement. Puisque nous parlons de la gravité de principe d'une infraction, il nous semble que violer les sens imposés à la circulation, dépasser les vitesses réglementées pour les véhicules à moteur avec ou sans remorque, laisser son véhicule non éclairé la nuit sur la route, c'est en principe aussi grave que croiser ou dépasser dans des conditions irrégulières ou ne pas respecter la priorité de passage. En elles-mêmes, ces fautes sont incontestablement graves et doivent entrer dans le cadre des contraventions de quatrième classe et de l'article 3.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. Le Gouvernement repousse l'amendement.

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix la partie de l'amendement de M. Namy tendant à la suppression de l'alinéa 1° ainsi conçu: « 1° Les sens imposés à la circulation. »

(*Ce texte n'est pas adopté.*)

M. le président. Nous revenons à la partie de l'amendement n° 2, présenté par M. Julien Brunhes, au nom de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme, tendant à rédiger l'alinéa 1° de la façon suivante : « 1° Les sens imposés à la circulation, à l'exclusion des sens interdits. »

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Devant l'Assemblée nationale, M. le garde des sceaux a indiqué que contrevenir aux « sens imposés à la circulation » c'était essentiellement rouler à gauche et ne pas respecter les sens giratoires. Sont donc exclus ce qu'on appelle couramment les sens interdits qui, dans la voirie urbaine, sont déterminés par les autorités municipales.

Cet amendement apporte une précision supplémentaire. Si M. le garde des sceaux estime ne pas devoir l'adopter, je lui demanderai de tenir compte, dans la jurisprudence future, du fait que les « sens imposés à la circulation » excluent les sens interdits qui entrent, eux, dans le cadre de l'article 25, puisqu'ils font en général l'objet de règlements préfectoraux ou municipaux.

Par conséquent, si contrevenir aux dispositions du premier alinéa signifie bien circuler à gauche sur la route et ne pas respecter certains sens giratoires qui peuvent être imposés en dehors des agglomérations, je retire mon amendement. Mais je serais heureux que M. le garde des sceaux veuille bien me donner acte de cette interprétation.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. Je confirme l'interprétation que vient de donner M. le rapporteur de la commission des moyens de communication à propos des sens interdits. Les arrêtés en cette matière sont pris en application de la loi municipale.

Le texte sur lequel nous délibérons en ce moment concerne seulement la question de savoir si on respecte ou non la circulation à droite et les sens giratoires, à l'exclusion des cas de réglementation prévus par les autorités municipales. Cependant, j'insiste pour que M. le rapporteur veuille bien, afin de ne pas alourdir le texte que nous sommes en train d'établir, retirer la partie de son amendement relative au 1° de cet article.

M. le président. Ce texte est-il maintenu ?

M. le rapporteur pour avis. Après les explications de M. le garde des sceaux, j'accepte de le retirer.

M. le président. La partie de l'amendement de M. Julien Brunhes relative à l'alinéa 1° est retirée.

Nous revenons maintenant à l'amendement de M. Namy qui tend, en second lieu, à supprimer l'alinéa 2° de l'article 3.

La parole est à M. Namy.

M. Namy. J'ai déjà indiqué les raisons pour lesquelles j'estimais cette suppression nécessaire.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission a déjà donné son opinion sur l'amendement de M. Namy qui tend à supprimer les alinéas 1°, 2° et 5° de l'article 3. D'autres amendements ayant été déposés sur l'alinéa 2°, je sais bien, monsieur le président, que vous êtes obligé de procéder alinéa par alinéa. Mais je ne voudrais pas qu'il se produise de confusion dans l'esprit de nos collègues. C'est pourquoi je tiens à préciser que nous discutons tou-

jours sur l'amendement de M. Namy, dont je demande au Conseil de repousser la partie qui tend à la suppression de l'alinéa 2° comme il l'a fait d'ailleurs pour celle qui visait l'alinéa 1°.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. Le Gouvernement repousse ce texte.

M. le président. Cette partie de votre amendement est-elle maintenue, monsieur Namy ?

M. Namy. Oui, monsieur le président.

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix la partie de l'amendement de M. Namy, repoussée par la commission et par le Gouvernement, tendant à la suppression de l'alinéa 2°.

(*Cette partie de l'amendement n'est pas adoptée.*)

M. le président. Par amendement (n° 28) M. Schwartz propose de rédiger ainsi qu'il suit l'alinéa 2° de cet article:

« 2° La vitesse des véhicules à moteur, avec ou sans remorques ou semi-remorque ». (Le reste sans changement.)

La parole est à M. Schwartz.

M. Schwartz. Mes chers collègues, l'article 3 tel qu'il nous vient de l'Assemblée nationale comporte un alinéa 2° ainsi conçu: « La vitesse des véhicules à moteur ou remorqués ». Je le trouve inélégant, ce qui ne serait pas bien grave, mais ce qui l'est plus, c'est qu'il est vicieux. On pourrait croire en effet qu'il faut considérer ou la vitesse du véhicule remorqueur ou celle du véhicule remorqué. Or, quand il y a attelage de deux ou plusieurs véhicules, ceux-ci ont tous la même vitesse. Je préfère donc la rédaction que je préconise et c'est pourquoi je vous demande d'adopter mon amendement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission accepte l'amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. Le Gouvernement s'en rapporte au Conseil.

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement de M. Schwartz.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Nous en arrivons à la partie de l'amendement de M. Julien Brunhes tendant à compléter le texte qui vient d'être voté par les mots: « constatée par les méthodes de contrôle qui seront déterminées par arrêté ministériel ».

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. L'Assemblée nationale avait adopté la formule suivante: « La vitesse des véhicules à moteur ou remorqués constatée à l'aide d'instruments de mesure. » Cette expression est tellement vague qu'il est logique que votre commission de la justice l'ait supprimée.

Cependant, la commission des moyens de communication, a pensé qu'il ne fallait pas laisser place à la fantaisie dans l'appréciation de la vitesse. Nous savons tous que, vue par le piéton, la vitesse d'un véhicule est facilement excessive. D'autre part, de nombreuses méthodes de contrôle de la vitesse sont peu à peu mises au point: contrôle par radio au départ de postes fixes installés sur les grandes routes, contrôle par les motocyclistes de la police routière qui apprécient la vitesse d'un véhicule quand ils essayent de le dépasser. Nous ne prétendons pas que d'autres méthodes ne seront pas trouvées, mais nous proposons, pour mettre à l'abri de l'arbitraire l'ensemble des automobilistes sur les routes où normalement aucun danger n'est à craindre, la formule suivante: « La vitesse des véhicules à moteur — en reprenant le texte proposé par notre collègue M. Schwartz et qui vient d'être accepté — avec ou sans remorque, constatée par les méthodes de contrôle qui seront déterminées par arrêté ministériel. »

J'estime que cette formule est meilleure. Elle permet aux pouvoirs publics de déterminer les méthodes de contrôle, y compris les instruments de mesure, qui seront appliquées, mais nous ne voulons pas nous livrer à l'arbitraire, en disant qu'il s'agira d'une simple vérification de la vitesse des véhicules, sans autre commentaire. Nous demandons qu'il y ait possibilité de déterminer les méthodes de contrôle qui permettront de constater et de définir ces infractions.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission vous propose de repousser cet amendement, et voici pour quelles raisons. Je vous rappelle d'abord qu'il ne s'agit pas des vitesses réglementées par arrêtés municipaux, puisque les infractions aux arrêtés municipaux ne sont pas prévues par l'article 3 de ladite loi, mais en vertu de l'article 25, sont renvoyées à l'article 741 du code pénal. C'est la législation actuellement en vigueur. Jusqu'au vote de cette loi, jamais personne n'a discuté la possibilité de dresser procès-verbal pour excès de vitesse sans que cet excès soit contrôlé par un instrument de mesure ou une méthode de contrôle.

Certains prétendent, peut-être à tort, qu'en définitive, c'est toujours la vitesse qui est cause d'un accident, quelles que soient les autres circonstances, et que, si on a la possibilité d'arrêter son véhicule à temps, il ne peut pas y avoir de collision. Je ne voudrais pas soutenir ce paradoxe, mais il ne s'agit dans notre texte que des infractions aux règlements limitant la vitesse des véhicules. Par exemple, le code de la route limite à 27 kilomètres à l'heure la vitesse des véhicules des travaux publics; il fixe à 60 kilomètres à l'heure la vitesse maximum pour les véhicules automobiles de plus de 26 tonnes. D'autre part, il existe certaines limitations de vitesse, sans que les chiffres en soient fixés, dans la traversée des agglomérations.

Je répète ce que je disais tout à l'heure: est-il possible, pour la première fois depuis 1851, qu'un conducteur conduisant à une allure folle, puisse passer impunément devant un agent et peut-être causer ensuite un ou plusieurs accidents mortels parce que cet agent n'aura pas en sa possession des instruments de mesure ou des méthodes de contrôle permettant d'affirmer qu'il y avait eu un excès de vitesse ? Il est tout de même curieux de constater qu'on manifeste toujours une sorte de méfiance instinctive envers les agents de la force publique. Beaucoup d'entre nous, ou des gens que vous connaissez, ont-ils vraiment eu à se plaindre de l'arbitraire ? Dès qu'on voit un gendarme sur la route — c'est curieux, vous l'avez constaté — la vitesse baisse de 25 à 30 kilomètres à l'heure. C'est donc la reconnaissance spontanée du conducteur qu'il allait trop vite au regard de circonstances déterminées.

Alors, faites attention! Pour éviter que peut-être, une fois par hasard — il ne s'agit pas, je le répète, des infractions aux arrêtés municipaux qui ne sont pas prévues par le code — pour éviter, dis-je, qu'une fois par hasard, un agent ait une difficulté avec un usager quant à la vitesse à laquelle il roulait, allons-nous laisser impunément tous les conducteurs de véhicules rouler dans n'importe quelle circonstance à n'importe quelle allure, parce qu'il n'y aura pas d'instruments de mesure ou de méthodes de contrôle, pour pouvoir éventuellement dresser procès-verbal.

A droite. C'est exagéré!

M. le rapporteur. Je vous fais juge. Je ne crois pas que ce soit possible.

M. René Dubois. Qui prouvera l'excès de vitesse si la vitesse n'est pas mesurée ?

M. le rapporteur pour avis. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Je voudrais dire à M. le rapporteur que nous sommes tous ici les défenseurs de l'ordre et des gendarmes. Jamais aucun sénateur n'a pensé à ne pas respecter leurs instructions. En matière d'excès de vitesse, infraction que vous avez fait figurer dans l'article 3, c'est-à-dire celui qui entraîne les sanctions les plus graves, nous disons simplement, compte tenu de ces sanctions graves, que nous voudrions une juste appréciation de la vitesse des véhicules.

M. le garde des sceaux, dans cette commission qu'il envisage de créer ou avec le concours des personnes spécialistes du contrôle de la route, est-il décidé à accorder les moyens de contrôle que nous demandons ? Ce contrôle peut être visuel, je n'y vois pas d'inconvénient. Mais il faut qu'il y ait un contrôle.

M. Gilbert Jules me répondra que c'est là une manière de tourner la difficulté. Je voudrais simplement qu'on puisse déterminer par arrêté ministériel les méthodes de contrôle qui permettront sans erreur et sans contestation de déterminer s'il y a excès de vitesse.

Nous ne voulons pas laisser cette appréciation à l'arbitraire de gens qui — en général, c'est exact — ont parfaitement conscience de leur métier, mais qui peuvent, au même titre que les automobilistes, faire certains jours des erreurs d'appréciation. Il est donc nécessaire de dire dans le texte que la vitesse des véhicules à moteurs sera constatée par « les méthodes de contrôle qui seront déterminées par arrêté ministériel ».

Je suis persuadé que d'autres ministres intéressés, comme le ministre des travaux publics, seront très heureux de participer avec vos services à la définition des méthodes de contrôle. La commission des moyens de communication estime que c'est une nécessité et elle maintient l'amendement qu'elle a présenté.

M. le garde des sceaux. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le garde des sceaux.

M. le garde des sceaux. J'avais demandé à l'Assemblée nationale de ne pas ajouter de conditions supplémentaires à celles énoncées dans le texte. Je vais, si vous le voulez, mes chers collègues, reprendre cette attitude devant vous.

Nous sommes en train de faire ici une œuvre qui tend à restreindre le nombre des accidents de la voie publique. Il ne faudrait pas que la réglementation que nous allons instaurer ait pour conséquence de donner plus de facilités, demain, à ceux qui peuvent être les auteurs d'accidents.

M. Schwartz. Très bien!

M. le garde des sceaux. Si dans la législation que nous sommes en train d'établir, nous assortissons de tant de conditions la constatation d'un excès de vitesse caractérisé, si nous devons demander désormais la présence d'un motocycliste ou bien celle d'appareils de radio ou de je ne sais quels mécanismes dont le coût mériterait considération et intéresserait peut-être mon collègue des finances, si de toutes façons nous devons assortir l'application de ce texte de tant de conditions rigoureuses de contrôle scientifique, alors, disons-le franchement, il n'y aura que de très rares contraventions pour excès de vitesse.

Or, vous le savez, mes chers collègues, nous sommes là en présence de l'une des causes les plus caractéristiques des accidents graves. Si nous allions dans le sens préconisé soit par l'Assemblée nationale, soit même par votre commission des moyens de communication, notre réforme serait un peu illusoire, surtout si je devais répondre à l'invitation qui vient de m'être faite par M. le rapporteur de ladite commission.

Je vais reprendre, si vous le voulez, l'exemple que je donnais à l'Assemblée nationale. On impose un contrôle scientifique de la vitesse. Soit! Mais un chronomètre peut-il être considéré comme un instrument suffisant pour déterminer l'excès de vitesse? Pourquoi pas? Si un gendarme, sachant que dans une ligne droite, il a devant lui un ou deux kilomètres et qu'il peut, montre en main, apprécier le temps qu'a mis la voiture pour franchir cette distance, il procède à un contrôle de caractère scientifique. Cependant, comment voulez-vous que nous mettions dans un arrêté ministériel ou quelque réglementation que ce soit, l'indication que le gendarme devra toujours avoir une montre sur lui. Je présume que les gendarmes en ont tous ou à peu près. Ainsi, ou bien la réglementation à laquelle vous songez rendra pratiquement impossible les contraventions pour excès de vitesse, sauf les cas rares de contrôle scientifique, ou bien la liberté donnée au Gouvernement pour la détermination des moyens à employer sera tellement large et tellement étendue qu'en réalité, nous reviendrons pratiquement à la situation présente.

Dans les deux cas, je pense qu'il y a lieu de s'en tenir au texte proposé par la commission de la justice.

M. le président. L'amendement est-il maintenu?

M. le rapporteur pour avis. Monsieur le président, je suis obligé de maintenir mon amendement, malgré les arguments de M. le garde de sceaux car, quoi qu'il arrive, cet alinéa donnera lieu à une navette puisque l'Assemblée nationale nous avait envoyé un texte prévoyant la constatation à l'aide d'instruments de mesure de la vitesse de véhicules.

J'aimerais que l'Assemblée nationale ait connaissance de nos propositions d'étude des méthodes permettant la constatations des excès de vitesse.

Je demande, en conséquence, à mes collègues de bien vouloir voter le texte de la commission des moyens de communication.

M. le président. Personne ne demande plus la parole?

Je mets aux voix l'amendement, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble de l'alinéa 3°, modifié par les amendements de M. Schwartz (n° 28) et de M. Brunhes (n° 2, *in fine*).

(*L'alinéa 3°, ainsi modifié, est adopté.*)

Je mets aux voix les alinéas 4° et 5° de l'article 3.

(*Ces textes sont adoptés.*)

M. le président. L'amendement (n° 15) de MM. Namy, Dutoit et Primet tend enfin à la suppression du 6° alinéa de l'article 3 (alinéa 5°).

Quel est l'avis de la commission?

M. le rapporteur. La commission repousse l'amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement?

M. le garde des sceaux. Le Gouvernement le repousse également.

M. le président. Personne ne demande plus la parole?...

Je mets aux voix la dernière partie de l'amendement de M. Namy, repoussée par la commission et par le Gouvernement.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Le 6e alinéa reste donc rédigé dans le texte de la commission.

Je mets aux voix les deux derniers alinéas de l'article 3.

(*Ces textes sont adoptés.*)

M. le président. Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix l'ensemble de l'article 3, modifié par le vote de l'amendement n° 28 et par la dernière partie de l'amendement n° 2.

(*L'article 3, ainsi modifié, est adopté.*)

M. le président. Par voie d'amendement (n° 14), MM. Namy, Dutoit, Primet, et les membres du groupe communiste et apparenté avaient proposé d'ajouter un article additionnel 3 *bis* (nouveau) ainsi conçu:

« Sera punie d'une amende de 3.600 à 7.000 francs, toute personne qui aura contrevenu aux dispositions concernant:

« 1° Les sens imposés à la circulation;

« 2° La vitesse des véhicules à moteur ou remorqués constatée à l'aide d'instruments de mesure;

« 3° L'usage des dispositifs d'éclairage et de circulation.

« En cas de récidive une peine d'emprisonnement de 10 jours au plus pourra être prononcée. »

A la suite des votes intervenus précédemment, cet amendement n'a plus d'objet.

M. Namy. Je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement est retiré.

« Art. 4. — Sera punie d'une amende de 2.100 à 3.600 francs toute personne qui aura contrevenu aux dispositions concernant:

« 1° La conduite des véhicules et des animaux, en dehors des cas prévus aux autres articles de la présente loi;

« 2° La vitesse des animaux et des véhicules autres que les véhicules à moteur ou remorqués;

« 3° L'emploi des avertisseurs;

« 4° Le stationnement en dehors des cas prévus à l'article 3-6°;

« 5° Le nombre d'animaux d'un attelage et le groupement de véhicules.

« En cas de récidive, une peine d'emprisonnement de huit jours au plus pourra être prononcée. »

M. Namy. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Namy.

M. Namy. J'avais déposé un amendement à la commission de la justice, à propos de l'interprétation à donner à l'alinéa 3 de cet article concernant l'emploi des avertisseurs. Je pense que cette désignation est assez équivoque et je demande quelle interprétation nous devons lui donner.

Je veux présenter seulement un simple exemple: si, pour éviter un accident, un conducteur utilise son avertisseur dans une localité où l'usage en est interdit, tombera-t-il sous le coup de l'infraction prévue à l'article 4? Dans tous les cas, je crois qu'il faudrait préciser le sens à donner à cet alinéa de l'article 4.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Monsieur le président, je rappelle à M. Namy et à mes collègues que l'article 4 ne vise pas les infractions aux arrêtés préfectoraux ou municipaux interdisant l'emploi de l'avertisseur. Cette contravention tombe sous le coup de l'article 25 du projet de loi, qui maintient les dispositions de l'article 471 du code pénal. Il ne pourrait s'agir au contraire, dans le présent article, que d'infraction à la disposition du code de la route qui oblige à l'emploi de l'avertisseur.

Je crois que M. Namy trouvera là une réponse satisfaisante.

M. Namy. Je vous remercie, monsieur le rapporteur.

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les deux premiers alinéas de l'article 4.

(*Les deux premiers alinéas de l'article 4 sont adoptés.*)

M. le président. Par amendement (n° 3), M. Julien Brunhes et les membres de la Commission des moyens de communication, des transports et du tourisme, propose de supprimer l'alinéa 2° de cette article.

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Je demande, au nom de la commission, la suppression de cet alinéa, car prévoir les infractions à la vitesse des animaux me semble absolument inutile. C'était une disposition de la loi de 1851, époque où il semble que faire marcher des troupeaux de moutons ou de vaches sur les ponts suspendus, au pas cadencé, était, en effet, assez grave. Il semble maintenant que ce texte n'ait plus de raison d'exister, puisqu'il s'agit de contraventions à la vitesse même des animaux.

D'autre part, je serais étonné qu'il puisse y avoir des contraventions à la vitesse des véhicules autres que les véhicules à moteur et c'est pourquoi je vous demande au nom de votre commission la suppression pure et simple de cet alinéa.

M. Brizard. Je crois que s'il y avait, à l'heure actuelle, une infraction, elle serait plutôt motivée par la lenteur de leur déplacement. (*Rires.*) Très souvent, des troupeaux, qui n'ont d'ailleurs pas de conducteur, entravent complètement la circulation parce qu'ils n'avancent pas.

M. René Dubois. Cela ne peut tout de même pas devenir une course de vaches landaises! (*Rires.*)

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. Il ne faut pas se référer à des cas particuliers. La vitesse des animaux et des véhicules autres que les véhicules à moteur ou remorqués a toujours été prévue par la loi de 1851 et il ne s'agit pas de la marche au pas cadencé sur les ponts.

Il est question d'animaux. Ils sont beaucoup moins nombreux, c'est entendu, mais il en est encore qui peuvent aller à une vitesse excessive. Quand il est question des animaux, nous pensons immédiatement à la vache qui rejoint son étable à pas lents. Mais il n'y a pas que des vaches revenant du pâturage! (*Sourires.*)

De même en ce qui concerne les véhicules autres que les véhicules à moteur, certains peuvent aller à une vitesse manifestement excessive.

Il s'agit là, d'ailleurs, de contraventions de deuxième classe, c'est-à-dire passibles d'une amende de 2.100 à 3.600 francs et pouvant faire l'objet d'une amende forfaitaire de composition fixée par rapport au maximum.

La commission s'en rapporte à la sagesse de l'assemblée, mais véritablement la vitesse des animaux ou des véhicules autres que les véhicules à moteur peut être une cause de trouble considérable pour la circulation et une contravention de deuxième classe, et non pas une contravention de première classe, me paraît devoir tout de même sanctionner une infraction de cette nature.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. En effet, cette disposition est rarement utilisée et nous n'allons pas l'appliquer aux troupeaux de moutons, mais il est un certain nombre de cas auxquels elle peut s'appliquer et nous sommes tout de même en train de faire une législation, par conséquent de trouver un cadre de droit pour tous les cas possibles.

Ce peut être le cas d'un cavalier qui ferait du galop sur une route nationale au risque même d'occasionner un accident. Ce peut être un cycliste qui, à l'approche d'un piéton, sans aucun égard pour lui, se mettrait à rouler à une vitesse excessive. Que sais-je ? Les exemples sont rares dans notre vie moderne, certes, mais je vous demande de ne pas exclure de cette catégorie de contraventions de caractère très bénin les infractions qui sont mentionnées dans le texte qui vous est présenté.

M. le président de la commission des moyens de communication. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. le président de la commission des moyens de communication. Etant donné les explications qui viennent de nous être fournies et pour ne pas rester trop longtemps sur cette route qui me paraît quelque peu dangereuse, la commission retire l'amendement. (*Sourires.*)

M. le président. L'amendement est retiré.

Par amendement (n° 29), M. Schwartz propose de rédiger ainsi qu'il suit l'alinéa 2° de cet article:

« 2° La vitesse des animaux et des véhicules autres que les véhicules à moteur avec ou sans remorques ou semi-remorque » (le reste sans changement).

La parole est à M. Schwartz.

M. Schwartz. Il s'agit du même amendement que le Conseil de la République a bien voulu adopter tout à l'heure à l'article 3 et qui reviendra encore à l'article 22. Je demande à notre assemblée de bien vouloir renouveler son vote.

M. le rapporteur. Nous sommes d'accord.

M. le garde des sceaux. Le Gouvernement est d'accord également.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement, accepté par le Gouvernement et par la commission.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. L'alinéa 2° de l'article est donc rédigé dans le texte de cet amendement.

Les alinéas 3°, 4° et 5° ne sont pas contestés.

Je les mets aux voix.

(*Ces textes sont adoptés.*)

M. le président. Deux amendements identiques, l'un (n° 4) de M. Julien Brunhes et les membres de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme, l'autre (n° 15) de MM. Namy, Dutoit, Primet et des membres du groupe communiste et apparenté proposent, au dernier alinéa de cet article, de remplacer les mots: « huit jours », par les mots: « trois jours ».

(Le reste sans changement.)

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Il s'agit d'une question de principe que j'avais évoquée tout à l'heure, celle qui consiste à revenir au texte de l'Assemblée nationale. Mais je ne suis pas sûr que votre commission ne serait pas d'accord pour supprimer cet amendement, étant donné les raisons qui ont été invoquées par M. le rapporteur de la commission de la justice sur l'emprisonnement en cas de récidive.

M. le président. L'amendement de M. Julien Brunhes est donc retiré.

Monsieur Namy, maintenez-vous le vôtre ?

M. Namy. Oui, monsieur le président. Nous demandons purement et simplement que l'on revienne au texte de l'Assemblée nationale qui prévoyait, en cas de récidive aux infractions prévues dans cet article, une peine de trois jours de prison seulement et non de huit jours.

M. le rapporteur nous dit qu'il propose simplement d'harmoniser ce texte avec l'article 475 du code pénal relatif aux contraventions de deuxième classe, mais j'estime que l'Assemblée nationale a eu raison de ne pas vouloir cette harmonisation pour ne pas exagérer des dispositions pénales qui, du fait même de leur excès, ne peuvent pas être appliquées.

Pensez qu'un usager de la route en récidive de stationnement, par exemple, dans un endroit interdit, sur un côté de trottoir, et en dehors des cas graves prévus à l'article 3, pourrait être condamné à une peine de prison! Bien sûr, je ne dis pas que ce serait huit jours de prison et on a invoqué que ce

serait pas appliqué le maximum, mais il y a tout de même là quelque chose d'exorbitant qui apparaîtra à tous ceux qui conduisent!

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission s'oppose à l'amendement pour deux raisons très simples. La première est que les amendes de 2.100 francs à 3.600 francs, et sur ce point, tout le monde est d'accord, s'appliquent à des contraventions de deuxième classe qui, en cas de récidive, entraînent une peine d'emprisonnement de huit jours.

D'autre part, si on laissait subsister les trois jours de prison prévus par l'Assemblée nationale, nous serions, en cas de récidive, au-dessous de la peine prévue pour les contraventions de première classe punies d'une amende de 300 francs à 1.800 francs, de telle sorte qu'en cas de récidive, pour une contravention punie plus sévèrement, on risquerait d'être puni moins sévèrement que pour la contravention la plus basse.

Ces deux raisons me paraissent devoir entraîner l'adhésion de tous, y compris de l'auteur de l'amendement.

M. Namy. Non!

M. le rapporteur. En matière d'arrêté municipal s'applique l'article 471, qui prévoit une amende de 1.300 à 1.800 francs, et en cas de récidive, cinq jours de prison, tandis que, pour une infraction plus grave, vous en êtes vous-mêmes d'accord, et punie d'une amende de 2.100 à 3.800 francs, en cas de récidive, il n'y aurait que trois jours de prison! Avouez, au moins, que ce serait illogique!

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. Namy. Oui, monsieur le président.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur l'amendement ?...

Je le mets aux voix.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix le dernier alinéa de l'article dans le texte de la commission.

(*Le dernier alinéa est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble de l'article 4 modifié par l'adoption de l'amendement (n° 29) de M. Schwartz.

(*L'article 4, ainsi modifié, est adopté.*)

M. le président. « Art. 5. — Toute personne qui aura conduit ou tenté de conduire un véhicule, alors qu'elle était en état d'ivresse, sera punie d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de 50.000 à 500.000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement.

« Lorsqu'il y aura lieu à l'application des articles 319 et 320 du code pénal, les peines prévues par ces articles seront portées au double. »

Par amendement (n° 5) M. Julien Brunhes et les membres de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme proposent de remplacer le premier alinéa de cet article par les deux alinéas suivants:

« Toute personne en état d'ivresse conduisant un véhicule sera punie d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de 50.000 à 500.000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement.

« Ces peines pourront être réduites de moitié pour les conducteurs de véhicules non motorisés. »

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. J'ai déjà dit tout à l'heure, comme rapporteur de notre commission des moyens de communication, que nous aurions préféré que notre Assemblée n'instaure pas le délit d'intention en matière de conduite de véhicules. En effet, ce délit sera extrêmement difficile à déterminer et nous aurions préféré qu'il soit supprimé, c'est-à-dire que soit repris le texte de l'Assemblée nationale, avec cependant une petite modification rédactionnelle consistant à remplacer les mots: « les personnes conduisant un véhicule alors qu'elles sont en état d'ivresse » par les mots: « toute personne en état d'ivresse conduisant un véhicule, etc. ».

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission repousse l'amendement pour les raisons que j'ai déjà indiquées lors de la discussion générale. Je ne puis arriver à m'expliquer de façon suffisamment claire pour démontrer à mes collègues que la tentative n'a jamais été un délit d'intention. Le délit d'intention n'existe pas en droit pénal; il n'existe que la tentative qui exige, outre l'intention, le commencement d'exécution.

Chaque fois qu'un texte pénal prévoit une tentative, il y a toujours la même difficulté pour les tribunaux pour faire le départ, suivant les circonstances de fait, entre les actes préparatoires et l'intention non punissable, d'une part, et le commencement d'exécution, lui, punissable, d'autre part.

La seule question que je pose au Conseil est celle de savoir si un agent verbalisateur voyant un automobiliste en état d'ivresse mettre son moteur en route, embrayer et desserrer le frein doit le laisser partir, au risque que ce dernier écrase deux ou trois personnes deux cents mètres plus loin, ou s'il peut dresser procès-verbal pour tentative de conduite en état d'ivresse.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. J'insiste auprès du Conseil pour que le texte de la commission ne soit pas modifié. Il est nécessaire en effet que nous envisagions d'abord les hypothèses auxquelles le texte doit s'appliquer: nous sommes en présence de quelqu'un en état d'ivresse; ayons bien présente à l'esprit cette image! Savoir si la preuve est rapportée de l'état d'ivresse est un autre problème et nous supposons cette preuve apportée, faute de quoi il y aurait évidemment pas contravention à l'article que nous discutons.

Donc, la preuve de l'état d'ivresse est apportée, allons-nous considérer, comme vient de le dire M. le rapporteur, que la personne en question peut tout faire, même commencer d'exécuter un acte qui, si elle l'exécute vraiment, va être considéré comme une infraction ?

Notre intention dans ce débat est de restreindre la possibilité de l'accident, d'accentuer la prévention; nous sommes ici en présence d'une véritable prévention, celle qui consiste à empêcher un individu d'aller plus loin que le commencement d'exécution.

M. le rapporteur s'est expliqué suffisamment sur la notion de commencement d'exécution pour que je n'aie pas besoin d'insister sur ce point.

Nous sommes en présence d'un cas qui intéresse surtout les victimes futures. En l'espèce, ce n'est pas l'intérêt de l'ivrogne qui doit être considéré, mais celui de son éventuelle victime. C'est la raison pour laquelle j'insiste avec votre commission pour qu'elle veuille bien repousser l'amendement.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le premier alinéa de l'amendement de M. Brunhes, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(*Ce texte n'est pas adopté.*)

M. le président. En conséquence l'amendement (n° 16) par lequel MM. Namy, Dutoit, Primet et les membres du groupe communiste et apparenté proposent de supprimer les mots: « ou tenté de conduire » tombe et le premier alinéa de l'article 5 est adopté dans le texte de la commission.

La parole est à M. le rapporteur pour avis sur le deuxième alinéa de son amendement.

M. le rapporteur pour avis. Le texte que vous venez de voter et qui punit l'intention de conduire...

M. le rapporteur. Non!

M. le rapporteur pour avis. Comment appelez-vous cela, monsieur le rapporteur ?

M. le rapporteur. La tentative de conduite!

M. le rapporteur pour avis. ...ce texte, dis-je, s'applique également — si l'on a affaire, ce n'est pas fréquent mais qui peut arriver, à des contrôleurs de la circulation qui manquent de bienveillance — aux véhicules non motorisés, tels que les bicyclettes ou les brouettes, puisqu'il s'agit de ne pas conduire ou de ne pas tenter de conduire en état d'ivresse un véhicule!

Notre commission a pensé qu'il ne fallait pas exagérer et que l'on pourrait admettre une réduction de moitié des peines pour les véhicules non motorisés, c'est-à-dire les bicyclettes et tous les autres véhicules. Je laisse cela à l'appréciation de l'Assemblée.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission repousse l'amendement uniquement pour des raisons juridiques car, lorsqu'un délit est commis, il est commis quelle que soit la personnalité de

l'accusé, et il appartient au procureur de la République de poursuivre ou de ne pas poursuivre, suivant que la faute est vénielle ou non, et au tribunal d'appliquer éventuellement très largement les circonstances atténuantes et le bénéfice du sursis s'il s'agit d'une faute légère dont les conséquences sont infimes. Mais il nous est apparu difficile, dans un texte pénal, d'indiquer que la peine varierait suivant la qualité du prévenu.

M. le garde des sceaux. Le Gouvernement est d'accord avec la commission.

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. le rapporteur pour avis. Je n'insiste pas puisqu'on avance de très bons arguments, mais je suis surpris qu'on me dise qu'il est impossible de séparer dans cet article les véhicules à moteur des véhicules non motorisés, alors qu'on le fait dans les autres articles!

M. Namy. C'est exagéré.

M. le rapporteur. Je rappelle qu'il s'agit de l'état d'ivresse, c'est lui que l'on doit considérer et non pas une faute de conduite ou un défaut d'équipement du véhicule.

M. le rapporteur pour avis. Je retire le deuxième alinéa de mon amendement.

M. le président. Le deuxième alinéa de l'amendement est retiré.

M. de Villoutreys. Je demande la parole

M. le président. La parole est à M. de Villoutreys.

M. de Villoutreys. J'aurai une question à poser à M. le rapporteur et à M. le garde des sceaux en ce qui concerne les mots « en état d'ivresse ». S'agit-il uniquement d'une question d'appréciation ? Le gendarme ou la personne qui dressera contravention s'en remettra-t-elle, par exemple, à son odorat (*Sourires*) ou l'état d'ivresse sera-t-il déterminé à la suite d'une analyse de sang ? Si j'envisage cette dernière hypothèse je rappelle que les sommités médicales et administratives ne sont pas d'accord sur l'interprétation à donner aux analyses de sang et à la teneur de l'alcool dans le sang: en effet, certaines personnes peuvent avoir conservé tous leurs moyens et tous leurs reflexes avec une certaine teneur en alcool alors que, chez d'autres individus, la même teneur en alcool peut provoquer des désordres.

M. le rapporteur pour avis. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Je puis proposer à notre collègue un amendement tendant à ce que l'ivresse soit constatée également par des méthodes déterminées par arrêté ministériel.

M. le garde des sceaux. C'est déjà fait.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Je me permets de rappeler à nos collègues qu'en vertu du décret du 8 février 1953, « les officiers et agents de la police administrative ou judiciaire doivent, lors de la constatation d'un crime, délit ou accident de la circulation... » — l'état d'ivresse est un délit — « ...faire procéder sur la personne de l'auteur présumé aux vérifications médicales, cliniques et biologiques destinées à établir la preuve de la présence d'alcool dans l'organisme lorsqu'il semble que le crime, délit ou accident a été commis ou causé sous l'empire de l'état alcoolique ».

On peut discuter sur l'appréciation de l'agent verbalisateur, sur l'état d'ivresse de l'individu, sur la teneur du sang en alcool et sur la répercussion qu'elle peut avoir sur l'état de tel ou tel individu. Il semblerait que la vie de tous les jours est marquée d'erreurs ou d'actes arbitraires. Je veux penser que tout de même lorsqu'on constate la présence appréciable d'alcool dans le sang d'un individu c'est vraiment qu'il est en état d'ivresse.

M. Jean Bertaud. La mesure proposée ne peut toucher que ceux qui ont l'intention de se mettre en état d'ivresse.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?

Je mets aux voix l'article 5.

(*L'article 5 est adopté.*)

M. le rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Le Conseil de la République ne pourrait-il pas envisager de suspendre sa séance et de la reprendre vers vingt et une heures trente, car nous avons encore de nombreux articles à examiner ?

M. le président. Je n'y vois pas d'inconvénient, mais le bureau ne pense pas que la séance puisse être reprise avant vingt et une heures quarante-cinq.

M. le rapporteur. Dans ces conditions, nous pouvons continuer encore pendant quelques minutes.

M. le président. « Art. 6. — Tout conducteur d'un véhicule qui, sachant que ce véhicule vient de causer ou d'occasionner un accident, ne se sera pas arrêté et aura ainsi tenté d'échapper à la responsabilité pénale ou civile qu'il peut avoir encourue, sera puni d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de 50.000 à 500.000 francs ou de l'une de ces deux peines seulement, sans préjudice des peines afférentes aux crimes ou délits qui se seraient joints à celui-ci.

« Lorsqu'il y aura lieu à l'application des articles 319 et 320 du code pénal, les peines prévues par ces articles seront portées au double. » — (*Adopté.*)

« Art. 7. — Par dérogation aux dispositions de l'article 483, 2°, du code pénal, les peines prévues par l'article 320 dudit code sont applicables, quelle que soit l'incapacité de travail, si l'auteur était en état d'ivresse ou si, conduisant un véhicule, il a sciemment omis de s'arrêter alors qu'il venait de causer ou d'occasionner un accident corporel. » — (*Adopté.*)

« Art. 9. — Tout conducteur d'un véhicule qui aura omis sciemment d'obtempérer à une sommation de s'arrêter émanant d'un fonctionnaire ou agent chargé de constater les infractions et muni des insignes extérieurs et apparents de sa qualité ou qui aura refusé de se soumettre à toutes vérifications prescrites concernant le véhicule ou la personne, sera puni d'une amende de 36.000 à 120.000 francs et d'un emprisonnement de onze jours au moins à un mois au plus ou de l'une de ces deux peines seulement. »

Je suis saisi de deux amendements identiques, pouvant faire l'objet d'une discussion commune, le premier (n° 17), présenté par MM. Namy, Dutoit, Primet et les membres du groupe communiste et apparenté, le second (n° 6), présenté par M. Julien Brunhes et les membres de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme, tendant tous deux à rédiger l'article dans le texte adopté par l'Assemblée nationale et en conséquence, *in fine*, à remplacer les mots: « sera puni d'une amende de 36.000 à 120.000 francs et d'un emprisonnement de onze jours au moins à un mois au plus ou de l'une de ces deux peines seulement », par les mots: « sera puni d'une amende de 6.000 à 36.000 francs ».

Ces deux amendements peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. La commission des moyens de communication vous demande de revenir au texte de l'Assemblée nationale pour un motif que je n'ai pas à rappeler et que j'ai exposé dans mon rapport. Nous ne croyons pas absolument indispensable de renforcer la sévérité des peines prévues par l'autre assemblée. Vous savez que celle-ci a fixé le montant des amendes prévues par l'article 9 aux sommes minima et maxima de 6.000 à 36.000 francs. La commission propose de le porter aux sommes de 36.000 et 120.000 francs, sans préjudice d'une peine complémentaire de prison.

Pour nous, tout le problème joue autour du mot: (qui aura omis) « sciemment ». Si nous sommes bien d'accord pour que les peines soient très graves quand effectivement c'est sciemment que le conducteur d'un véhicule a refusé d'obtempérer à une sommation de s'arrêter, nous voudrions qu'on définisse avec précision le délit. Evidemment, les magistrats tenteront de le faire, mais il s'agit ici d'un problème très délicat. Les voitures sont nombreuses sur la route et il est parfois difficile pour un conducteur de savoir si c'est à lui que s'adresse l'injonction d'avoir à s'arrêter.

Dans ces conditions, afin d'éviter tout risque d'erreur sur la personne, il devrait être bien entendu que le mot « sciemment » implique que c'est volontairement que le conducteur a refusé d'obtempérer et nous estimons que la peine prévue par l'Assemblée nationale est suffisante.

M. le président. La parole est à M. Namy pour défendre son amendement.

M. Namy. Notre amendement a le même objet que celui qui a été présenté par la commission des moyens de communications. Je m'en suis expliqué au cours de la discussion générale.

On nous dit que l'aggravation proposée par notre commission sanctionne le caractère de gravité majeure du refus d'obtempérer et l'on ajoute que l'Assemblée nationale avait faussé sa « balance » en introduisant le mot sciemment. En fait, l'Assemblée nationale a considéré que l'omission involontaire ne devait être passible que d'une peine légère de police et que l'introduction du mot sciemment permettrait d'aggraver la sanction pénale.

M. le rapporteur. L'omission involontaire ne sera jamais punie.

M. Namy. Ce n'est pas certain.

Le mot « sciemment » introduit la notion d'aggravation. Sanctionner le refus volontaire d'obtempérer d'une peine d'une amende de 6.000 à 26.000 francs, nous paraît une mesure très suffisante et c'est pourquoi nous demandons le retour au texte de l'Assemblée nationale.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La commission s'oppose aux amendements. Elle ne peut que rappeler ce que je disais tout à l'heure au cours de la discussion générale. Il ne s'agit pas de punir le fait matériel, le fait de la part d'un conducteur de véhicule de ne pas s'arrêter à l'injonction d'un agent de l'autorité. Il s'agit du fait pour un conducteur de refuser sciemment, volontairement, d'obtempérer à cette injonction. Quel est donc le but de celui qui n'obtempère pas ? Il est d'échapper à la contravention qu'il a sans doute méritée. Et vous voudriez qu'il ne soit pas passible, en cette circonstance, d'une peine plus grave que celle qui est attachée à la contravention qu'il a méritée et qui aurait été constatée s'il s'était arrêté !

La commission des moyens de communication et M. Namy nous disent : si ce n'est pas sciemment qu'il a refusé de s'arrêter il n'y a pas de délit : il n'y a même pas de contravention. Bien sûr, il faut que l'intention soit établie devant le tribunal correctionnel comme pour tout délit, car en matière de délit il faut toujours apporter la preuve de l'intention coupable.

Pour être sûr qu'il n'y ait aucune erreur possible le législateur a ajouter le mot « sciemment ». Si le conducteur d'un véhicule auquel on enjoint de s'arrêter, volontairement, délibérément, sciemment, décide de prendre la fuite, il est inconcevable qu'on ne puisse considérer cela comme un délit et qu'on se contente d'y voir un cas de contravention de quatrième classe ; je parle, bien entendu, en principe, car les tribunaux peuvent toujours appliquer les circonsances atténuantes et n'infliger qu'une modeste peine d'amende.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. L'avis du Gouvernement est le même que celui de la commission.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Brunhes ?

M. le rapporteur pour avis. Je le retire, monsieur le président.

M. le président. Maintenez-vous le vôtre, monsieur Namy ?

M. Namy. Oui, monsieur le président.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement de M. Namy, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. En conséquence, le sous-amendement (n° 30) présenté par M. Schwartz, qui tend à compléter le texte modificatif proposé par l'amendement n° 6 de M. Brunhes, n'a plus d'objet et je n'ai pas à le mettre en discussion.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 9.

(*L'article 9 est adopté.*)

M. le président. « Art. 9 *bis*. — Sera puni des peines prévues à l'article 5 quiconque aura refusé de se soumettre aux vérifications prescrites par l'article 88 du code des mesures concernant les débits de boissons et la lutte contre l'alcoolisme. » — (*Adopté.*)

TITRE II

Infractions aux règles concernant l'usage des voies ouvertes à la circulation publique.

« Art. 10. — Ceux qui auront organisé des courses de véhicules à moteur mécanique sans autorisation de l'autorité administrative seront punis d'un emprisonnement de onze jours à six mois et d'une amende de 200.000 à 10 millions de francs, ou de l'une de ces deux peines seulement.

« Les organisateurs qui, hors les cas prévus à l'alinéa précédent, auront contrevenu aux dispositions réglementant les courses de toute nature ainsi que les épreuves sportives seront punis d'un emprisonnement de huit jours au plus et d'une amende de 6.000 à 36.000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement. En cas de récidive, une peine d'emprisonnement de dix jours au plus pourra être prononcée. » — (*Adopté.*)

« Art. 11. — Toute personne qui aura contrevenu sciemment aux dispositions concernant les barrières de dégel et le passage sur les ponts sera punie d'une amende de 36.000 à 360.000 francs et, en cas de récidive, pourra, en outre, être punie d'un emprisonnement de onze jours à trois mois. » — (*Adopté.*)

M. le rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Monsieur le président, je crois que l'heure est venue d'interrompre ce débat, comme il a été décidé il y a un instant, pour le reprendre à vingt et une heure quarante-cinq. (*Assentiment.*)

M. le président. Le Conseil a entendu la proposition de M. le rapporteur.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le débat est suspendu.

Avant de suspendre la séance, j'ai deux communications à vous faire.

— 14 —

RETRAIT D'UNE AFFAIRE DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. L'ordre du jour appellerait la discussion des conclusions du rapport d'enquête de M. Marignan, fait au nom de la commission des affaires économiques, des douanes et des conventions commerciales, sur les modalités de délivrance des licences d'importation et d'exportation afférentes aux pommes de terre, fruits et légumes (n° 275, session de 1957-1958), mais le Gouvernement, d'accord avec la commission des affaires économiques, demande que cette discussion soit reportée à une séance ultérieure.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

— 15 —

ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

Nomination d'un membre.

M. le président. Je rappelle au Conseil de la République que la commission des finances a présenté une candidature pour la commission de surveillance de la caisse des dépôts et consignations.

Le délai d'une heure prévu par l'article 16 du règlement est expiré.

La présidence n'a reçu aucune opposition.

En conséquence, je déclare cette candidature validée et je proclame M. Fléchet membre de la commission de surveillance de la caisse des dépôts et consignations.

Personne ne demande plus la parole ?

La séance est suspendue ; elle sera reprise à vingt et une heures quarante-cinq.

(*La séance, suspendue à dix-neuf heures quarante-cinq minutes, est reprise à vingt et une heure cinquante minutes, sous la présidence de M. Edmond Michelet.*)

PRESIDENCE DE M. EDMOND MICHELET,

vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

— 16 —

DEMANDE DE MISSION D'INFORMATION

M. le président. J'ai reçu une lettre par laquelle M. Brizard, président de la commission de la presse, de la radio et du cinéma, me fait connaître que la commission qu'il préside a décidé de demander au Conseil de la République l'autorisation d'envoyer une mission d'information en Grande-Bretagne et aux Pays-Bas en vue d'étudier le fonctionnement de la radio et de la télévision dans ces pays.

Il sera statué sur cette demande, conformément à l'article 30 du règlement.

— 17 —

POLICE DE LA CIRCULATION ROUTIERE

Suite de la discussion et adoption d'un projet de loi.

M. le président. Nous poursuivons la discussion du projet de loi relatif à la police de la circulation routière.

Nous en sommes arrivés à l'article 12.

J'en donne lecture.

« Art. 12. — Quiconque, ayant placé sur une voie ouverte à la circulation publique ou à ses abords immédiats un objet ou un dispositif de nature à apporter un trouble à la circulation, n'aura pas obtempéré aux injonctions adressées par un des agents visés à l'article 26, en vue de l'enlèvement dudit objet ou dispositif, sera puni d'une amende de 6.000 à 36.000 francs. »

Par amendement (n° 18), MM. Namy, Dutoit, Primet et les membres du groupe communiste et apparentés proposent de supprimer cet article.

M. Julien Brunhes, *rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Avant que le Conseil examine cet article, je voudrais simplement dire au Gouvernement et à l'Assemblée nationale que nous leur sommes profondément reconnaissants d'avoir inséré dans cet article 12 la phrase « Quiconque, ayant placé sur une voie ouverte à la circulation publique ou à ses abords immédiats un objet ou un dispositif de nature à apporter un trouble à la circulation... »

Ce texte permettra de supprimer les enseignes lumineuses et, en particulier, les feux ou phares qui, en certains points des routes, sont extrêmement dangereux pour les automobilistes la nuit et peuvent être confondus avec des feux de signalisation. Nous approuvons donc pleinement l'article 12 et l'utilisation qui, nous l'espérons, en sera faite.

M. le président. La parole est à M. Namy, pour défendre son amendement.

M. Namy. Je ne suis pas d'accord avec M. le rapporteur parce qu'il ne s'agit pas seulement de signaux. Il s'agit aussi de sanctionner des délits dont la représentation est déjà prévue dans l'article 471 du code pénal, alinéa 4.

En réalité, il apparaît encore que cet article est étranger à la circulation routière, tout au moins pour l'essentiel et que les modifications que l'on veut apporter ont surtout d'autres raisons. Il suffira qu'une distribution de tracts publicitaires ou politiques sur la voie publique soit effectuée pour tomber sous le coup des dispositions rigoureuses de cet article, sous prétexte qu'il y a entrave ou tout au moins trouble apporté à la circulation.

Par conséquent, à notre avis, cet article ne peut se justifier et il peut être en tout cas utilisé abusivement. Aussi, nous en demandons la suppression.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Gilbert-Jules, *rapporteur de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale.* La commission repousse l'amendement.

Les craintes exprimées par M. Namy ne sont pas sérieuses. L'article 12 de ce projet de loi n'a aucunement pour objet de réprimer les actes visés par M. Namy ; ces actes, d'ailleurs, si mes souvenirs sont exacts, sont réprimés en vertu de l'article 471 du code pénal par une amende de 300 francs à 1.800 francs. Il ne peut y avoir aucune confusion ni aucune ambiguïté sur ce point.

Je demande donc à M. Namy si, en raison des considérations que vient de présenter le rapporteur, il veut bien retirer son amendement.

M. Namy. Si telle est l'interprétation de ce texte, je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 12, dans le texte de la commission.

(*L'article 12 est adopté.*)

M. le président. « Art. 13. — Au premier alinéa de l'article premier de l'acte dit loi du 12 janvier 1943, les mots : « ...sera puni de la réclusion » sont remplacés par les mots : « ...sera puni d'un emprisonnement de trois mois à deux ans et d'une amende de 100.000 francs à 2 millions de francs, ou de l'une de ces deux peines seulement ».

« Le deuxième alinéa de l'article premier audit acte est abrogé. »

Par amendement (n° 19), MM. Namy, Dutoit, Primet et les membres du groupe communiste et apparentés proposent de supprimer cet article.

La parole est à M. Namy.

M. Namy. Une très large discussion s'est instaurée à l'Assemblée nationale sur cet article qui finalement a été rejeté à une très forte majorité. Je conviens qu'il comprenait des dispositions exorbitantes que notre rapporteur, M. Gilbert-Jules, n'a pas reprises, notamment le deuxième paragraphe de cette loi du 12 janvier 1943. Par ailleurs, les sanctions incluses dans le premier alinéa sont plus réduites. En substance, le texte rejeté en bloc par l'Assemblée nationale a été repris seulement en partie par notre commission de la justice.

Que dit le texte qui nous est proposé et qu'il est malaisé de comprendre si l'on se ne réfère pas à la loi du 12 janvier 1943 elle-même ?

« Quiconque aura, en vue d'entraver ou de gêner la circulation, placé ou tenté de placer, sur une voie ouverte à la circulation publique, un objet faisant obstacle au passage des véhicules ou qui aura employé ou tenté d'employer un moyen quelconque pour y mettre obstacle — c'est ici que la modification intervient — sera puni d'un emprisonnement de trois mois à deux ans et d'une amende de 100.000 francs à 2 millions de francs, ou de l'une de ces deux peines seulement. »

Cet article, par conséquent, a pour but maintenant de rendre applicable en l'humanisant — si vous me permettez d'utiliser ce terme — la loi du 12 janvier 1943 établie sous le régime de Vichy pour empêcher les actions des patriotes français contre les hitlériens.

De toute évidence, cet article est étranger à la police de la circulation routière. Il est introduit par un biais — je l'ai dit au cours de la discussion générale — dans ce texte afin de réprimer les manifestations sur la voie publique.

Qu'à l'occasion d'une grève, des travailleurs, très pacifiquement, se rassemblent dans la rue et ils seront passibles des dispositions de cet article. Voici quelque temps, les paysans avaient fait des barrages sur les routes pour attirer l'attention du Gouvernement sur leurs difficultés et sur leurs revendications. Si cet article 13 avait été en vigueur, ils seraient tombés eux-aussi sous le coup de ces dispositions pénales.

Sans doute est-il nécessaire de punir sévèrement ceux qui placent des objets sur la voie publique en vue de provoquer des accidents. Oui, c'est vrai, ce sont des criminels ! Mais l'esprit de cet article est tout autre. Les mots, même très vagues, comme « un moyen quelconque », lui donnent un sens tellement large qu'il peut être interprété selon l'usage que le pouvoir pourra décider.

Nous considérons que cet article n'a rien à voir avec la circulation routière. Il tend à limiter le droit de manifestation prévu dans la Constitution.

C'est pourquoi nous en demandons la suppression et, afin que chacun prenne ses responsabilités, nous demandons sur cet article un scrutin public.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission repousse l'amendement. Cet article est parfaitement à sa place dans une loi sur la police de la circulation routière puisqu'il s'agit justement de permettre d'une façon normale cette circulation routière et de donner la possibilité à toute personne d'emprunter normalement des voies ouvertes à la circulation.

M. Namy prétend que cette loi permettrait de frapper les grévistes. Je ne crois pas que, lorsqu'ils font une telle manifestation, ils commettent une infraction à la loi du 12 janvier 1943 en entravant ou en gênant la circulation. Par conséquent, l'article ne peut s'appliquer dans les conditions envisagées par M. Namy.

Ce dernier a, d'autre part, fait allusion aux barrages qui ont été quelquefois élevés par les paysans. Je crois que, si les paysans veulent manifester par une entrave à la circulation routière pour attirer l'attention du Gouvernement sur leur sort, il leur est possible de le faire tout en respectant la loi. Au lieu de faire des barrages, ils peuvent circuler normalement sur la voie publique avec les véhicules qui sont à leur disposition. Ce faisant, ils trouveront le moyen de créer un grave trouble de la circulation, d'attirer l'attention des pouvoirs publics sur leur sort, sans cependant commettre le délit d'entrave à la circulation et sans empêcher que, juridiquement, tout Français puisse normalement circuler sur une voie publique ouverte à la circulation.

Je m'excuse, monsieur le garde des sceaux, de ce conseil de juriste donné peut-être à de futurs manifestants (*Sourires*); mais il n'est point douteux que l'on peut incontestablement apporter un grave trouble à la circulation sans lui opposer des obstacles de nature à l'entraver ou à la gêner.

M. le président. La parole est à M. le garde des sceaux.

M. Robert Lecourt, *garde des sceaux, ministre de la justice.* Je demande au Conseil de bien vouloir écarter l'amendement qui lui est soumis. En effet, en pareille matière, l'amendement ou bien ne vas pas assez loin, ou bien va trop loin. Est-ce que nous admettons en principe que la circulation routière doit être libre, ou est-ce que nous admettons que quiconque a liberté pour entraver cette circulation ?

Si nous refusons que des individus aient la possibilité, par des moyens quelconques, par des objets posés sur la route, de mettre des entraves à la circulation routière, il nous faut alors des sanctions qui puissent permettre que la loi soit respectée. Or, actuellement, le seul texte en vigueur date de 1943, celui-là même dont les peines sont correctionnalisées par la proposition que vient de vous faire votre commission de la justice.

Ce texte nouveau a l'avantage de rendre beaucoup moins grave les peines qui, dans le texte actuel, sont des peines criminelles. Une atténuation est donc déjà apportée par la commission. Les peines qui sont maintenant suggérées par la commission sont celles de l'homicide involontaire. C'est dire que nous restons dans un cadre extrêmement mesuré; mais il faut une pénalité.

J'observe que votre amendement ne demande pas la suppression de toute pénalité. C'est donc que vous vous estimez satisfait des condamnations criminelles de la loi de 1943...

M. Namy. J'en demanderai l'abrogation.

M. le garde des sceaux. ...ce qui paraîtrait assez illogique par rapport aux positions de principe évoquées il y a un instant.

Mais dès lors que l'on admet qu'il est impossible qu'un individu puisse avoir la liberté d'entraver la circulation, il faut des sanctions.

M. de Menditte. Evidemment !

M. le garde des sceaux. Ces sanctions ne peuvent être que d'ordre correctionnel.

Les propositions faites par votre commission de la justice méritent considération et je les recommande au vote du Conseil de la République.

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. Nanev. Oui, monsieur le président.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement.

Je suis saisi d'une demande de scrutin présentée par le groupe communiste.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin (n° 63) :

Nombre des votants	293
Majorité absolue	147
Pour l'adoption	14
Contre	279

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Je mets aux voix l'article 13.

(*L'article 13 est adopté.*)

M. le président. « Art. 13 *bis*. — Ceux qui auront contrevenu aux dispositions spéciales concernant la circulation des piétons seront punis d'une amende de 300 à 1.800 francs.

« Toutefois, lorsque les contraventions mentionnées à l'alinéa précédent feront l'objet des procédures de l'amende de composition prévue aux articles 166 et suivants du code d'instruction criminelle ou de l'amende forfaitaire prévue à l'article 7 du décret du 28 décembre 1926, le montant de ces amendes sera exceptionnellement fixé à 300 francs; ce taux pourra être modifié par le règlement prévu à l'article 171 du code d'instruction criminelle. » — (*Adopté.*)

TITRE III

Infractions au règles concernant les véhicules eux-mêmes et leur équipement.

« Art. 14. — Toute personne qui aura contrevenu aux dispositions concernant la pression sur le sol, le poids des véhicules, la forme et la nature des bandages et les freins, soit des véhicules affectés aux transports en commun, soit des véhicules dont les conducteurs doivent être titulaires d'un permis valable pour les poids lourds, sera punie d'une amende de 6.000 à 36.000 francs et d'un emprisonnement de huit jours au plus ou de l'une de ces deux peines seulement.

« En cas de récidive, une peine d'emprisonnement de dix jours au plus pourra être prononcée. »

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Comme je l'ai indiqué brièvement dans mon rapport, la commission des moyens de communication avait voulu reprendre par amendement le troisième alinéa de l'article 14, que l'Assemblée nationale avait voté dans les termes suivants :

« Toutefois, ne seront pas considérés comme des infractions les dépassements peu importants du poids total autorisé en charge pour les véhicules. »

A la suite des échanges de vues entre notre commission des moyens de communication, saisie pour avis, et celle de la justice et de législation saisie au fond, nous avons admis les arguments catégoriques de la commission saisie au fond qui estime qu'on ne peut dire dans un texte de loi qu'une infraction n'est plus une infraction si elle n'est pas très importante.

Nous ne pouvions faire autrement que de nous rallier à ce point de vue. Cependant, nous voudrions qu'au moins dans les textes d'application on puisse trouver une formule pour éviter des incidents qui se produisent souvent et dont je vous ai cité un exemple tout à l'heure : à savoir qu'un dépassement de 200 kilogrammes de charge sur un véhicule de 18 tonnes a provoqué la convocation du chauffeur et du propriétaire de l'entreprise devant le tribunal à 250 kilomètres du siège social, entraînant par conséquent des déplacements et des frais considérables qui sont loin d'être en rapport avec le fait, pour le chauffeur, de n'avoir pas vérifié que, sur un poids total de 18 tonnes, il y avait 200 kilogrammes de surcharge.

C'est la raison pour laquelle nous aurions voulu que les pouvoirs publics reconnaissent la nécessité d'admettre une certaine tolérance qu'il est d'ailleurs impossible de fixer dans un texte législatif, nous le reconnaissons.

En effet, si une tolérance de 10 p. 100 serait acceptable pour un camion de 5 tonnes, elle le serait moins pour un véhicule plus lourd, notamment quant aux conséquences sur l'état des ponts et chaussées.

Dans ces conditions, nous nous contenterons de demander aux pouvoirs publics de bien vouloir, dans les circulaires d'application de la loi, spécifier qu'il faudra admettre une marge, qu'il est impossible d'éviter aussi bien pour le chargement des véhicules de déménagement, que pour celui des véhicules de transports de marchandises, dont le poids peut varier en fonction de la température ou de l'humidité, comme c'est le cas pour la betterave et pour d'autres denrées.

Nous n'insistons donc pas pour ajouter à l'article 14 un alinéa qui n'a pas sa place dans un texte de loi; mais nous demandons aux pouvoirs publics de tenir compte de nos observations dans les circulaires d'application.

M. le garde des sceaux. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le garde des sceaux.

M. le garde des sceaux. Je confirme volontiers ce que j'ai indiqué à l'Assemblée nationale quand j'ai tenté d'éviter l'adjonction à l'article 14 de ce troisième alinéa que la commission de la justice du Conseil de la République veut bien supprimer maintenant.

Nous devons d'abord définir une infraction. M. le rapporteur de la commission des moyens de communication veut bien reconnaître que cette définition doit être claire; et le troisième alinéa ajouté par l'Assemblée nationale n'avait pas cet avantage.

D'autre part, l'infraction étant définie, nous sommes devant un autre problème; celui de l'application des dispositions des deux premiers alinéas de l'article 14. Je pense que, sous réserve de quelques cas exceptionnels du genre de ceux auxquels vous venez de faire allusion, d'ores et déjà, d'après mon information, une large tolérance est généralement pratiquée lorsqu'il s'agit d'un très faible dépassement encore que nous n'ayons pas de règle stricte et définissable pour l'importance du dépassement. Tout à l'heure, monsieur Brunhes, vous aviez raison d'indiquer que tel dépassement pourrait être considéré comme bénin dans certains cas et grave dans d'autres.

Il faut donc laisser au Gouvernement le soin de demander qu'une large tolérance puisse être accordée dans certains cas. Sous le bénéfice de ces observations, j'estime que le Conseil de la République serait bien inspiré de s'en tenir aux deux alinéas du texte que la commission propose pour l'article 14.

M. le président. Par amendement (n° 20), MM. Namy, Dutoit, Primet et les membres du groupe communiste et apparenté proposent, au début de l'article 14, de remplacer les mots: « Toute personne », par les mots: « Tout propriétaire de véhicule ». (*Le reste sans changement.*)

La parole est à M. Namy.

M. Namy. Cet amendement est fondé sur le fait que les ouvriers du transport de marchandises et de voyageurs ne peuvent être tenus pour responsables des contraventions aux dispositions concernant la pression sur le sol, le poids du véhicule, la forme et la nature des bandages et des freins qui pourraient être constatées. Ces infractions ne peuvent venir que du fait du propriétaire même du véhicule; or, en mettant le mot « personne » le préposé sera poursuivi.

En précisant que c'est le propriétaire du véhicule, toute sécurité est apportée au préposé qui ne peut agir que selon les instructions du commettant.

En cas d'accident dû à une surcharge du véhicule, ce qui arrive malheureusement fréquemment, le préposé ne saurait être tenu pour responsable de cette surcharge. C'est le commettant qui, par ses instructions, a déterminé la charge du véhicule.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission repousse l'amendement pour des raisons purement juridiques que M. Namy va certainement comprendre.

Un préposé ne peut pas être tenu pour responsable des contraventions à ces dispositions lorsqu'elles ne sont pas dues à son fait personnel, ce qui, dans des cas très rares, peut quand même se produire. Il n'est pas évident non plus que ce soit dans tous les cas le propriétaire du véhicule. Ce le sera le plus souvent, je le reconnais.

Vous employez vous-même quelquefois le terme commettant. Or, le commettant du préposé n'est pas forcément le propriétaire du véhicule. Ce peut être également le gardien, au sens juridique du terme, c'est-à-dire celui qui peut être responsable de l'état du véhicule.

La formule « toute personne » permet donc justement au pouvoir judiciaire de rechercher, dans chaque cas, quelle est la personne responsable de l'infraction commise. Ce sera, je le reconnais bien volontiers, le plus souvent le propriétaire du véhicule, mais cela peut être le gardien, ou un commettant qui a loué le véhicule automobile, et ce peut être, dans des cas très exceptionnels, le conducteur qui, violant les ordres de son commettant ou abusant de la machine qui lui a été confiée, commette l'infraction. Tous les cas sont possibles.

Par conséquent, nous demandons purement et simplement au Conseil de la République de laisser subsister les mots: « toute personne » qui permettent au pouvoir judiciaire de rechercher quelle est exactement la personne responsable de l'infraction considérée.

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. Namy. Je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement est retiré.

Quelqu'un demande-t-il la parole ?...

Je mets aux voix l'article 14.

(*L'article 14 est adopté.*)

M. le président. « Art. 15. — Toute personne qui aura contrevenu aux dispositions concernant le gabarit des véhicules, les dimensions du chargement, l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation des véhicules, les freins des véhicules en dehors des cas spécifiés à l'article précédent, les dimensions et l'entretien des plaques d'immatriculation, sans préjudice, le cas échéant, des peines plus graves prévues aux articles 16 et 17 de la présente loi, les transports exceptionnels, les équipements autres que ceux mentionnés à l'article 14, les organes moteurs, les organes de manœuvre, de direction et de visibilité, les appareils de contrôle de la vitesse, l'attelage des remorques et semi-remorques, sera punie d'une amende de 3.900 à 5.400 francs.

« En cas de récidive, une peine d'emprisonnement de huit jours au plus pourra être prononcée.

« Toutefois, les contraventions aux dispositions concernant l'éclairage, la signalisation et les freins des cycles sans moteur donneront lieu à une amende de 300 à 1.800 francs et, en cas de récidive, de 3.900 à 5.400 francs. »

Par amendement (n° 7), M. Julien Brunhes et les membres de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme proposent de rédiger ainsi cet article:

« Toute personne qui utilisera un véhicule non conforme soit aux normes des constructeurs, soit aux décisions du service des mines chargé du contrôle, sera punie d'une amende de 2.100 à 5.400 francs. »

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Mesdames, messieurs, la commission des moyens de communication a été très frappée par le texte de l'article 15.

On peut répondre qu'il est à peu près analogue aux dispositions correspondantes qui figurent déjà dans le décret du 10 juillet 1954 dit code de la route. Il n'est pas douteux que cet article 15, qui évoque de tels détails, de tels problèmes concernant aussi bien les moteurs que les organes de direction, de visibilité, etc., est très loin d'être au point.

Nous préférerions que l'on s'en réfère, pour les véhicules de tourisme, aux normes des constructeurs telles qu'elles figurent sur la carte grise et, pour tous les véhicules utilitaires, de transport de voyageurs ou de marchandises, à la décision du service des mines qui assure la surveillance et le contrôle périodique, en particulier toutes les fois qu'intervient une modification ou une mise en service. Ces éléments nous semblent constituer, pour le propriétaire ou l'utilisateur du véhicule, les critères des qualités du matériel lui-même.

C'est pourquoi, tout en maintenant les sanctions finales, nous proposons que le début de cet article soit ainsi rédigé:

« Toute personne qui utilisera un véhicule non conforme soit aux normes des constructeurs, soit aux décisions du service des mines chargé du contrôle, sera punie... »

Nous considérons qu'il est beaucoup plus simple de présenter un nouvel article que de maintenir le texte issu de l'Assemblée nationale. De toute façon, nous souhaiterions que cet article donne lieu à une navette avec l'autre Assemblée, qui permettrait d'essayer de trouver avec les services du ministère dont dépend la construction des véhicules, qui déterminent tous les caractères de leurs organes, de leur contrôle, etc., une formule plus satisfaisante que celle qui est venue de l'Assemblée nationale, une formule meilleure que celle que nous vous proposons aujourd'hui.

En tout cas, nous souhaiterions que la rédaction de cet article soit simplifiée et que l'on s'en réfère aux documents du service des mines, sans lesquels le véhicule ne peut pas circuler.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission de la justice a étudié attentivement l'amendement présenté par la commisison des moyens de communicatoin. Il lui paraît difficile de l'accepter pour les raisons que voici. Je suppose que tout à l'heure, à cet égard, M. le garde des sceaux fera connaître le point de vue du Gouvernement.

D'une part, nous sommes en matière de droit pénal; il faut donc, dans l'article 15, donner une définition aussi précise que possible des infractions qui sont prévues par la loi. Or, comme je l'ai expliqué au cours de la discussion générale, nous avons, d'une part, les infractions très graves prévues par l'article 14 que nous venons de voter et, d'autre part, des infractions moins graves prévues dans cet article 15 qui reprend toutes les autres dispositions qui se trouvent déjà dans le code de la route et qui seront reprises dans le règlement d'administration publique prévu par l'article 1er de la loi. Par conséquent, il ne peut y avoir, me semble-t-il, aucune espèce de difficulté. La commission des moyens de communication nous propose cependant de fixer les infractions de la manière suivante: « celui qui utilisera un véhicule non conforme aux normes des constructeurs ».

Or, mesdames, messieurs, les normes des constructeurs sont les conséquences du code de la route. Ce sont les constructeurs qui doivent construire des véhicules conformes à l'équipement prescrit par le code de la route, et non point l'inverse.

D'autre part, en ce qui concerne les décisions du service des mines chargé du contrôle, tous les véhicules ne font pas l'objet d'une réception par le service des mines. De plus, toutes les prescriptions mentionnées à l'article 15 ne font pas l'objet de vérifications avant la réception du véhicule, notamment pour les dimensions du chargement.

Par conséquent, s'agissant d'un texte pénal qui doit être aussi précis que possible, s'agissant d'infractions à des dispositions que l'on connaît par la promulgation du code de la route qui va subsister tant qu'un nouveau code ne sera pas promulgué en exécution de l'article 1er, s'agissant d'une rédaction qui nous est proposée et qui ne me paraît pas recevable, car elle ne peut pas se référer aux normes des constructeurs qui doivent construire conformément aux prescriptions du code de la route et au contrôle du service des mines, je crois, mesdames, messieurs, qu'il faut maintenir la rédaction de l'article 15.

Maintenant, je veux rassurer M. le rapporteur de la commission des moyens de communication. Comme nous, vous proposez de relever le minimum de l'amende parce que nous sommes en présence d'une contravention de troisième classe, le maximum étant de 5.400 francs et le minimum devant donc être de 3.900 francs. Cet article fera donc l'objet d'une navette, et si un nouveau texte est voté par l'Assemblée nationale, nous verrons s'il convient de proposer une nouvelle rédaction, lorsqu'il nous reviendra en seconde lecture.

M. le rapporteur pour avis. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. J'admire une fois de plus le talent de notre collègue M. Gilbert-Jules, mais notre préoccupation est opposée. Il a retourné nos arguments. Il est bien certain que nos constructeurs doivent fournir des véhicules conformes aux prescriptions du code de la route. Il n'en n'est pas moins vrai que celui qui a sur la route, constaté une infraction, peut le faire immédiatement en consultant la carte grise, il voit que le véhicule doit avoir comme moteur, comme freins, comme bandages, etc. C'est là, à mon avis, que celui qui établit l'infraction peut le certifier.

Tout en rendant hommage à la science des juristes, je suis en train de prévoir que, avant un an, on pourra s'apercevoir que l'on empoisonne l'existence des gens sur les routes parce qu'il suffit pour les agents qui surveillent la route de faire une grève de zèle.

Il sera tellement facile de prétendre que les organes du véhicule en question, moteur, manœuvre de direction, visibilité, ne sont pas conformes à ce qu'on aurait voulu. On peut empoisonner l'existence de tout le monde sur la route, avec l'article 15 tel qu'il est prévu.

Tandis que nous disons simplement: puisque les normes des constructeurs figurent sur la carte grise et puisque les services des mines ne laissent pas circuler sur les routes un véhicule utilitaire ou de transport en commun sans les visites qui l'autorise à circuler, je ne vois pas pourquoi il est fait une énumération qui ne peut être qu'une source de conflits qui menacera en plein la circulation routière.

Si les éminents juristes estiment que l'idiot du village que je suis dans cette discussion représentant des simples automobilistes, estiment que vous avez raison, très bien, nous retirerons notre amendement, mais je ne crois pas que nous ayons tort.

M. le président. L'amendement est-il retiré ?

M. le rapporteur pour avis. Oui, monsieur le président.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande la parole ?

Je mets aux voix l'article 15.

(*L'article 15 est adopté.*)

« Art. 16. — Tout propriétaire ou conducteur d'un véhicule à moteur ou remorqué circulant sur les voies ouvertes à la circulation publique sans que ce véhicule soit muni des plaques exigées par les règlements visés aux articles premier et 29, sans préjudice, le cas échéant, des peines plus graves prévues à l'article 17-2°, sera puni d'une amende de 3.900 à 5.400 francs.

« En cas de récidive, une peine d'emprisonnement de huit jours au plus pourra être prononcée.

« Toutefois, lorsque l'infraction précitée sera caractérisée par le défaut de plaques d'immatriculation, elle sera punie d'un emprisonnement de onze jours à six mois et d'une amende de 36.000 à 120.000 francs ou de l'une de ces deux peines seulement. »

M. le président. Par amendement (n° 8 rectifié), M. Julien Brunhes et les membres de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme proposent de rédiger comme suit le début du premier alinéa de cet article:

« Toute personne qui aura fait circuler sur les voies ouvertes à la circulation publique un véhicule à moteur ou remorqué sans que ce véhicule... ». (Le reste sans changement.)

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Monsieur le garde des sceaux, messieurs, je vous l'ai dit dans la discussion générale: nous estimons qu'il y a un certain nombre de cas que doit trouver, à mon avis, le juge, l'autorité judiciaire où le responsable peut n'être ni le propriétaire ni le conducteur. Je connais des exemples nombreux, quoi que puissent en penser certains de nos collègues, de véhicules de transport routier qui, étant à 300 ou 500 kilomètres de la direction de leur entreprise où les véhicules sont vérifiés, sont amenés à se servir de garagistes ou de collègues pour mettre leur véhicule en état. Si un accident arrive pour des raisons de matériel, il semble très difficile que le juge ne cherche pas une responsabilité qui sera celle du garagiste ou d'un correspondant à l'autre bout de la France, qui ne sera pas celle du conducteur, puisqu'il n'y a pas de faute de conduite, ni celle du propriétaire puisqu'il est difficile de le rendre personnellement responsable. Pour l'ensemble de ces articles, votre commission aurait préféré mettre les mots « toute personne », ce qui permettrait de décider de la responsabilité de l'un ou de l'autre qui peuvent être le propriétaire ou le conducteur, ou une tierce personne.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission accepte l'amendement pour les raisons exposées par M. Julien Brunhes.

M. le garde des sceaux. Le Gouvernement est d'accord avec la commission pour accepter l'amendement.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

M. Namy. Je demande la parole pour explication de vote.

M. le président. La parole est à M. Namy.

M. Namy. Nous voterons contre cet article non pas parce qu'il frappe ceux qui n'auront pas muni leur voiture des plaques exigées par les règlements, mais parce qu'une disposition de cet article frappe également les modestes véhicules à deux roues, en raison de la suppression de l'article 18 qui est prévue et que nous verrons dans un instant.

L'Assemblée nationale avait très judicieusement fait une différence que M. le rapporteur vous demande de ne pas retenir. Par conséquent, nous voterons contre cet article.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement, accepté par la commission et par le Gouvernement.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'article 16, ainsi modifié.

(*L'article 16, ainsi modifié, est adopté.*)

M. le président. « Art. 17. — Sera puni d'un emprisonnement de six mois à cinq ans et d'une amende de 60.000 à 600.000 francs ou de l'une de ces deux peines seulement:

1° Tout propriétaire ou conducteur d'un véhicule à moteur ou remorqué qui aura volontairement fait usage d'une plaque portant un numéro, un nom ou un domicile faux ou supposé;

2° Tout conducteur d'un véhicule à moteur ou remorqué circulant sur les voies ouvertes à la circulation sans que ce véhicule soit muni des plaques exigées par les règlements visés aux articles premier et 29 de la présente loi et qui, en outre, aura sciemment déclaré un numéro, un nom ou un domicile autre que le sien ou que celui du propriétaire du véhicule;

3° Tout propriétaire ou conducteur d'un véhicule à moteur ou remorqué qui aura volontairement fait usage d'une plaque à laquelle sa qualité ne lui donnait pas droit.

« Dans tous les cas prévus au présent article, le tribunal pourra, en outre, prononcer la confiscation du véhicule. »

Je mets aux voix le premier alinéa.

(*Le premier alinéa est adopté.*)

M. le président. Par amendement (n° 9 rectifié), M. Julien Brunhes et les membres de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme proposent de rédiger comme suit les alinéas 1°, 2° et 3° de cet article 17:

« 1° Toute personne qui aura volontairement fait usage d'une plaque, apposée sur un véhicule à moteur ou remorqué, portant un numéro, un nom ou un domicile faux ou supposé;

« 2° Toute personne qui aura fait circuler sur les voies ouvertes à la circulation un véhicule à moteur ou remorqué sans que ce véhicule soit muni des plaques exigées par les règlements visés aux articles 1er et 29 de la présente loi et qui, en outre, aura sciemment déclaré un numéro, un nom ou un domicile autre que le sien ou que celui du propriétaire du véhicule;

« 3° Toute personne qui aura volontairement mis en circulation un véhicule à moteur ou remorqué muni d'une plaque ne correspondant pas à la qualité de ce véhicule. »

(Le reste sans changement).

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. C'est le même problème. Je demande le remplacement de l'expression « tout propriétaire, tout conducteur » par « toute personne ».

M. le rapporteur. La commission accepte l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement, accepté par la commission.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'article 17, modifié par l'amendement de M. Julien Brunhes.

(*L'article 17, ainsi modifié, est adopté.*)

M. le président. L'Assemblée nationale avait adopté un article 18, que la commission propose de supprimer, mais par amendement (n° 21), MM. Namy, Dutoit, Primet et les membres du groupe communiste et apparenté proposent de rétablir cet article dans le texte adopté par l'Assemblée nationale et ainsi conçu:

« Lorsque les infractions mentionnées aux articles 16, dernier alinéa, et 17, ont été commises par un conducteur de cycle à moteur soumis à l'immatriculation, celui-ci sera puni d'une amende de 2.100 à 36.000 francs.

« En cas de récidive, une peine d'emprisonnement de dix jours au plus pourra être prononcée ».

La parole est à M. Namy.

M. Namy. Nous demandons de rétablir l'article 18, qui a été supprimé par la commission. L'article 18 établit une différence entre un gros véhicule et un modeste deux roues auquel pourraient être appliquées, en cas de récidive, les amendes de 36.000 à 120.000 francs prévues au dernier alinéa de l'article 16.

En fait, dans certains cas, ces amendes pourraient être supérieures à la valeur même du véhicule même si on n'applique pas la peine maximum.

Le rapport fait une distinction entre les véhicules à deux roues, ceux qui sont soumis à l'immatriculation et les autres.

Nous entendons bien qu'il n'est évidemment pas possible de pénaliser ceux qui ne sont pas soumis à l'immatriculation, les cyclomoteurs par exemple; ce n'est pas là une concession. Il n'en reste néanmoins que les motocyclettes, les Vespa et autres engins de même puissance seront frappés des mêmes dispositions que les poids lourds, à notre avis cela est inacceptable.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission repousse l'amendement. Je voudrais rappeler à mes collègues comment se présente la question.

L'article 16, dans son dernier alinéa, prévoit une peine correctionnelle c'est-à-dire avec intention coupable puisqu'il s'agit d'un délit pour sanctionner le fait de ne pas avoir de plaque d'immatriculation, et de l'article 17 prévoit l'usage de la plaque d'immatriculation portant un faux numéro. Si nous nous trouvons en présence d'un motocycliste ou d'un vélomotoriste dont le véhicule est soumis à l'obligation d'avoir une plaque d'immatriculation, si volontairement, intentionnellement, il n'a pas de plaque ou si la plaque porte un faux numéro, je ne conçois pas comment ce fait intentionnel et volontaire pourrait n'être qu'une contravention parce que le véhicule ne serait qu'un engin à deux roues. Que le tribunal apprécie, eu égard aux circonstances, à la personnalité de l'accusé à sa situation pécuniaire, l'importance de la sanction à infliger, je suis d'accord.

Mais je prends l'exemple de celui qui a une motocyclette de cinq chevaux avec laquelle il peut rouler à 130 ou 140 kilomètres à l'heure, qui ne porterait pas de plaque ou, fait plus grave, aurait une plaque avec un faux numéro et serait susceptible de faire accuser une autre personne d'un accident qu'il aurait lui-même commis, il ne m'apparaît pas possible de considérer que le fait que le véhicule soit à deux roues au lieu de quatre, doit entraîner par principe l'application d'une peine de simple police au lieu d'une peine correctionnelle lorsqu'il s'agit d'un fait intentionnel.

M. Namy. Je m'excuse, monsieur le rapporteur, mais vous semblez créer une confusion. Il ne s'agit pas de ceux qui sont visés par l'article 17, c'est-à-dire de ceux qui font usage de faux.

M. le rapporteur. Comment! Votre texte vise bien de l'article 17.

M. Namy. Pas du tout. L'article 18 s'appliquait à l'article 16.

M. le garde des sceaux. Et à l'article 17 aussi!

M. le rapporteur. Votre amendement dit bien: « Lorsque les infractions mentionnées aux articles 16, dernier alinéa et 17... ». Je n'ai pas mal interprété.

M. Namy. Dans ces conditions, on peut supprimer la référence à l'article 17, mais en ce qui concerne l'article 16, il s'agit de ceux qui sont susceptibles de perdre une plaque involontairement.

M. le rapporteur. Que M. Namy m'excuse, mais voici l'interprétation du rapporteur. S'agissant d'un délit, l'intention coupable est nécessaire. Par conséquent, il ne peut s'agir d'un fait matériel qui tomberait alors sous le coup de la contravention,

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Namy ?

M. Namy. Oui, monsieur le président.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement de M. Namy.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. L'article 18 reste donc supprimé.

TITRE IV

Infractions aux règles concernant les conditions administratives de circulation des véhicules et leurs conducteurs.

M. le président. « Art. 19. — Sera puni d'un emprisonnement de onze jours au moins et six mois au plus et d'une amende de 36.000 francs à 120.000 francs ou de l'une de ces deux peines seulement :

« 1° Toute personne qui aura sciemment mis ou maintenu en circulation un véhicule à moteur ou remorqué sans être titulaire des autorisations ou pièces administratives afférentes à ce véhicule ;

« 2° Tout propriétaire ou conducteur d'un véhicule à moteur ou remorqué qui aura fait usage d'autorisations et de pièces administratives concernant ce véhicule qu'il savait périmées ou annulées. »

Je mets aux voix le premier paragraphe qui n'est pas contesté.

(*Le premier paragraphe est adopté.*)

M. le président. Par amendement (n° 10 rectifié), M. Julien Brunhes et les membres de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme, proposent de rédiger comme suit les alinéas 1° et 2° de cet article :

« 1° Toute personne qui aura sciemment mis ou maintenu en circulation un véhicule à moteur ou remorqué sans être titulaire des autorisations ou pièces exigées pour la circulation de ce véhicule ;

« 2° Toute personne qui aura fait usage d'autorisations et de pièces exigées pour la circulation d'un véhicule à moteur ou remorqué qu'elle savait périmées ou annulées. »

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Mesdames, messieurs, l'amendement que nous avons déposé sur cet article 19 correspond exactement aux motifs exposés par notre commission de la justice qui a eu comme nous le désir de bien répéter que l'article 19 ne s'applique, bien entendu, qu'aux pièces exigées pour la circulation des véhicules. Or, le titre IV qui précède l'article 19 dit bien : « Infraction aux règles concernant les conditions administratives de circulation des véhicules... »

Mais l'article lui-même ne le redit pas. Par conséquent nous pensons, quand on aura appliqué l'article 19 qu'il vaut mieux faire figurer dans l'article lui-même ce qui était dans le titre, c'est-à-dire d'ajouter comme nous le proposons : « Toute personne qui aura sciemment mis ou maintenu en circulation un véhicule à moteur ou remorqué sans être titulaire des autorisations ou pièces exigées pour la circulation de ce véhicule ».

Si nous le disons c'est parce que l'expression employée dans l'article 19 est beaucoup trop vaste et les pièces nécessaires pour la coordination ou pour des questions fiscales doivent être exclues formellement de cet article.

La commission de la justice nous disait avec juste raison : « Votre commission a tenu à employer la même expression » autorisations ou pièces administratives, elle rappelle qu'il ne s'agit que des autorisations ou pièces administratives affectées au véhicule et exigées pour la circulation des véhicules et leur conducteur et qu'en conséquence les pièces administratives relatives à toute question d'ordre fiscal, de coordination ou autre, sans rapport avec la « circulation » ne sont pas prévues par ces articles.

Nous sommes d'accord. C'est ce que précise le titre. La commission aura préféré, pour éviter toute confusion entre les pièces nécessaires à la circulation des véhicules et les pièces relatives à la coordination déjà suffisamment nombreuses, que cela figure à l'alinéa 1° de l'article 19. C'est ce que je propose dans mon amendement.

Nous tenons beaucoup à cette disposition. Il vaut mieux qu'elle figure dans le texte plutôt que dans le titre.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. Sur le fond, la commission de la justice est complètement d'accord avec la commission des moyens de communication. Comment avions-nous rédigé l'alinéa 1° de l'article ? « Toute personne qui aura sciemment mis ou maintenu en circulation un véhicule à moteur ou remorqué sans être titulaire des autorisations ou pièces administratives afférentes à ce véhicule. » Ceci figurait dans le titre : « Infractions aux règles concernant les conditions administratives de circulation des véhicules et leurs conducteurs. »

Dans notre pensée, il ne pouvait donc y avoir aucune ambiguïté possible. Au surplus, les déclarations figurant dans le rapport écrit donnaient tous apaisements.

La commission des transports veut cependant préciser et elle demande que l'on indique : « Toute personne... titulaire des autorisations ou pièces exigées pour la circulation de ce véhicule. » La commission de la justice n'y voit pas d'inconvénient. Il y a cependant lieu de préciser qu'il s'agit de pièces administratives.

M. le rapporteur pour avis. J'en suis d'accord.

M. le rapporteur. Quant à remplacer les mots « pièces administratives afférentes à ce véhicule » par les mots « pièces administratives exigées pour la circulation de ce véhicule », je ne sais pas si la précision est déterminante.

M. le rapporteur pour avis. Si, parce qu'il y a des pièces afférentes aux véhicules qui ne sont pas relatives à la circulation, comme les pièces de coordination.

M. le rapporteur. Pour apprécier si les pièces exigées ne sont pas des pièces de coordination, il faut se référer aux travaux parlementaires et avoir l'assurance qu'il s'agit de pièces nécessaires à la circulation du véhicule qui n'ont rien à voir non plus avec les pièces d'ordre fiscal. Il s'agit d'ailleurs là d'infractions prévues par des textes spéciaux plus sévères que les dispositions figurant dans la loi que nous votons en ce moment.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. Nous sommes d'accord sur le fond. Ce n'est que l'expression d'une même pensée.

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. le rapporteur pour avis. Nous le maintenons, monsieur le président, puisque la commission de la justice l'accepte.

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement, accepté par la commission et par le Gouvernement, et où le mot « administratives » est ajouté après le mot « pièces », aux alinéas 1° et 2°.

(*L'amendement ainsi complété est adopté.*)

Par amendement (n° 39), M. Jean Bertaud propose de compléter l'article 19 par un alinéa 3° ainsi rédigé :

« 3° Tout acquéreur de véhicule est présumé, sauf preuve contraire, l'avoir mis en circulation dans un délai de quinze jours à dater de son acquisition. »

La parole est à Mme Devaud pour soutenir l'amendement.

Mme Marcelle Devaud. M. Bertaud, retenu par ses obligations municipales, m'a chargée de défendre son amendement. Je vais donc vous donner connaissance de ce qu'il comptait vous dire.

L'article 19 du projet de loi relatif à la police de la circulation routière prévoit des peines relativement sévères : onze jours à six mois de prison et amendes de 36.000 à 120.000 francs, ou l'une de ces deux peines, pour toute personne mettant ou maintenant en circulation un véhicule sans être titulaire de la carte grise.

Ce projet de loi prévoit, en outre, l'abrogation de la loi du 30 mai 1851 sur la police de roulage, mais le maintien des textes réglementaires pris en application de cette loi jusqu'à l'intervention de nouveaux textes réglementaires. L'article 113 du décret du 10 juillet 1954 reste donc en application. Il prévoit que l'acquéreur d'un véhicule doit, s'il veut remettre ce véhicule en circulation, procéder au transfert de la carte grise.

Les établissements financiers, comme sans doute plus généralement les prêteurs pour l'achat de véhicules automobiles d'occasion, se sont trouvés souvent dans l'impossibilité d'inscrire leur gage sur le véhicule acheté, l'acheteur du véhicule d'occasion négligeant de faire transférer la carte grise à son nom.

L'article 19 du projet de loi pourrait être utilement invoqué par les établissements financiers et les prêteurs contre les acheteurs de véhicules d'occasion qui ne procéderaient pas au transfert de la carte grise. Les peines paraissent suffisamment importantes pour amener les acheteurs à procéder à ce transfert. Les prêteurs lésés pourraient, si nécessaire, déposer plainte devant les tribunaux de simple police, en cas de carence de l'acheteur.

Cependant, si l'on rapproche l'article 113 du décret du 10 juillet 1954 de l'article 19 du projet de loi, une lacune subsiste car, ce qui est prescrit sous peine de sanctions, ce n'est pas le transfert de la carte grise dans le délai de quinze jours après l'achat du véhicule, mais la demande d'une carte grise régulière pour la mise en circulation du véhicule passé un délai de quinze jours après la date indiquée comme étant celle de l'acquisition. La preuve de la mise en circulation serait donc à la charge du plaignant.

Les textes de droit pénal étant d'interprétation stricte, il semble que, si cette preuve ne pouvait pas être apportée, le doute bénéficierait au délinquant qui serait relaxé.

Il serait donc souhaitable que l'article 19 crée une présomption de mise en circulation dès l'acquisition du véhicule.

Un troisième paragraphe de cet article pourrait le prévoir, par exemple dans les termes suivants:

« Tout acquéreur de véhicule est présumé, sauf preuve contraire, l'avoir mis en circulation dans un délai de quinze jours à dater de son acquisition. »

Ainsi serait renversée la charge de la preuve.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. Je ne vois pas le rapport de cet amendement avec l'article 19 qui est un texte pénal prévoyant une peine d'emprisonnement pour « toute personne qui aura sciemment mis ou maintenu en circulation un véhicule à moteur ou remorqué sans être titulaire des autorisations ou pièces administratives afférentes à ce véhicule », ainsi que pour « tout propriétaire ou conducteur d'un véhicule à moteur ou remorqué qui aura fait usage d'autorisations et de pièces administratives concernant ce véhicule qu'il savait périmées ou annulées ».

Si j'ai bien compris, le problème qui nous est soumis semblerait d'ordre privé entre les acquéreurs de véhicules d'occasion, les organismes de prêts et les vendeurs de voitures d'occasion. Si c'est bien de cela qu'il s'agit, cet amendement n'a rien à voir avec la loi sur la police de la circulation routière. Que la loi sur le crédit automobile subisse éventuellement une modification c'est une question à étudier, mais il ne me paraît pas possible d'insérer une telle disposition dans le texte de loi qui nous est soumis.

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

Mme Marcelle Devaud. Je ne connais pas exactement le fond de la pensée de M. Bertaud. Je suppose qu'il a profité du texte dont nous discutons aujourd'hui pour présenter cet amendement qui pourrait donner quelques garanties aux acquéreurs de véhicules d'occasion.

Personnellement, je ne suis pas suffisamment informée des desseins de M. Bertaud pour les défendre avec l'éloquence qu'il a l'habitude de déployer dans cette assemblée. Je vais donc retirer son amendement en espérant qu'il aura l'occasion de le soutenir à nouveau devant vous.

M. le rapporteur. Je vous en remercie.

M. le président. L'amendement est retiré.

L'article 19 reste donc adopté dans le texte précédemment mis aux voix.

M. le président. « Art. 20. — Tout propriétaire ou conducteur d'un véhicule à moteur ou remorqué qui aura fait usage d'autorisations et de pièces administratives qu'il savait fausses ou altérées, sera puni d'un emprisonnement de six mois au moins et de cinq ans au plus et d'une amende de 60.000 à 600.000 francs ou de l'une de ces deux peines seulement. »

Par amendement (n° 27) M. Julien Brunhes et les membres de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme, proposent de rédiger comme suit le début de cet article:

« Toute personne qui aura fait usage d'autorisations et de pièces, exigées pour la circulation d'un véhicule à moteur ou remorqué, qu'elle savait fausses ou altérées... »

(Le reste sans changement.)

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Je présente la même observation que pour les autres articles. Il convient de remplacer « tout propriétaire ou conducteur » par « toute personne ».

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. Au sujet des pièces exigées pour la circulation, je demande que soit ajouté le mot « administratives ».

M. le rapporteur pour avis. Nous sommes d'accord.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement.

M. le garde des sceaux. Le Gouvernement est d'accord.

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement, ainsi modifié par l'addition du mot « administratives » après le mot « pièces ».

(*L'amendement, ainsi modifié, est adopté.*)

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 20, modifié par l'amendement de M. Julien Brunhes.

(*L'article 20, ainsi modifié, est adopté.*)

M. le président. Par amendement (n° 22), MM. Namy, Dutoit, Primet et les membres du groupe communiste et apparenté proposent de compléter cet article par un nouvel alinéa ainsi conçu:

« Toutefois, lorsque le véhicule dont les pièces administratives se sont révélées fausses ou altérées est conduit par un préposé, les peines ci-dessus seront à la charge du commettant ».

La parole est à M. Namy.

M. Namy. Il serait injuste de faire supporter à un conducteur au service d'un employeur les peines encourues par ce dernier, les pièces administratives du véhicule étant sous la responsabilité, non pas du conducteur préposé, mais du propriétaire du véhicule.

L'amendement a donc pour objet de faire supporter au véritable délinquant la responsabilité et les sanctions réprimant le délit.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. Nous sommes complètement d'accord sur le but visé par M. Namy. C'est la raison pour laquelle l'article est ainsi rédigé: « Toute personne qui aura fait usage... de pièces administratives qu'il savait fausses ou altérées... ». Si le préposé savait qu'elles étaient fausses, il est éventuellement auteur principal, voire même complice. Si le commettant le savait, le préposé ne le sachant pas, c'est le commettant qui sera poursuivi et condamné. Le préposé ne le sera pas.

Par conséquent, s'agissant d'un délit, il appartient à la justice de rechercher quelle est la personne qui a commis le délit. Ce sera généralement le commettant, ce sera peut-être à la fois le commettant et le préposé, ce sera quelquefois le préposé et pas le commettant. Il appartiendra à la justice de rechercher le coupable.

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. Namy. Il ne m'est pas possible de le retirer, monsieur le président.

M. le président. L'amendement est maintenu.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement de M. Namy.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. L'article 20 reste donc limité au texte précédemment voté.

« Art. 21. — Toute personne qui aura contrevenu aux dispositions concernant la justification de la possession des autorisations et pièces administratives régulièrement obtenues, indépendamment des infractions réprimées par les articles 16, 18 et 20, sera punie d'une amende de 300 à 1.800 francs. » — (*Adopté.*)

TITRE IV *bis*

DISPOSITIONS CONCERNANT LE PERMIS DE CONDUIRE

« Art. 22. — Toute personne qui aura conduit un véhicule à moteur ou remorqué sans avoir obtenu le permis de conduire valable pour la catégorie du véhicule considéré, ou le titre en tenant lieu, sera punie d'un emprisonnement de onze jours à trois mois et d'une amende de 36.000 à 120.000 francs ou de l'une de ces deux peines seulement.

« Toutefois, ces dispositions ne sont pas applicables aux personnes justifiant qu'elles apprennent à conduire. »

Par amendement (n° 31), M. Schwartz propose de rédiger ainsi qu'il suit le début de cet article:

« Toute personne qui aura conduit un véhicule avec ou sans remorques ou semi-remorque sans avoir obtenu... » (Le reste sans changement.)

M. le rapporteur. La commission accepte l'amendement.

M. le président. Personne ne demande la parole ?

Je mets aux voix l'amendement, accepté par la commission.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 22, ainsi modifié.

(*L'article 22, ainsi modifié, est adopté.*)

M. le président. L'Assemblée nationale avait adopté un article 22-1 dont la commission propose la suppression, mais par amendement (n° 32), M. Motais de Narbonne propose de rétablir cet article dans le texte voté par l'Assemblée nationale et ainsi conçu:

« L'avertissement, la suspension et l'annulation du permis de conduire ou du titre en tenant lieu, ainsi que l'interdiction de délivrance d'un permis de conduire ou d'un titre en tenant lieu, constituent, sous réserve des mesures provisoires prévues à l'article 22-6, des peines complémentaires qui pourront être prononcées par les cours et tribunaux statuant en matière correctionnelle ou de simple police.

« Ces peines complémentaires pourront être déclarées exécutoires par provision, à titre de mesure de protection.

« Nonobstant les dispositions de l'article 172 du code d'instruction criminelle, les jugements rendus en matière de simple police pourront être attaqués par la voie de l'appel, par toutes les parties en cause ainsi que par le procureur de la République, lorsque sont encourues les peines prévues au présent article. »

La parole est à M. Motais de Narbonne.

M. Motais de Narbonne. Mes chers collègues, l'amendement qui vous a été présenté sous ma signature et qui tout à l'heure, fort complaisamment, a été annoncé par le souriant rapporteur de la commission des transports comme complètement dépouillé, du moins quant à son inspiration, de préoccupations étrangères à la pure et à la simple technicité, bien que, mon cher rapporteur, cette technicité, vous semblez me la refuser à raison sans doute de ma qualité de Français d'outre-mer peu compétent en matière de circulation routière métropolitaine, cet amendement, dis-je, rejoint certaines préoccupations qui ont été manifestées à la tribune, dans son remarquable rapport, par notre collègue et ami M. Gilbert Jules lorsqu'il nous a amenés à envisager l'option nécessaire en ce qui concerne les deux autorités qualifiées pour procéder au retrait ou à la suspension des permis de conduire, autorité administrative ou autorité judiciaire.

Je dois dire que cet amendement a été inspiré par un souci de compromis, de solution transactionnelle destinée à tenir le juste milieu entre deux conceptions absolument opposées, antagonistes et qui, lorsqu'elles sont considérées isolément, s'excluent l'une l'autre, m'apparaissent véritablement excessives et outrancières.

Autorité administrative, donc purement administrative, autorité judiciaire donc purement, exclusivement judiciaire, qui doit l'emporter ? Si vous le permettez, examinons en toute objectivité sur le plan du réalisme les avantages et les inconvénients de ces solutions.

Lorsqu'au cours d'un accident, une infraction a été commise et qu'elle a été constatée dans un procès-verbal, celui-ci est transmis à une commission administrative placée hiérarchiquement sous la subordination du préfet. Cette commission décide si le permis doit être maintenu ou, au contraire, s'il fera l'objet d'une suspension ou d'un retrait provisoire.

Mais lorsque l'affaire a une suite, qu'il y a saisine du tribunal de police correctionnelle parce qu'il y a eu délit, accident par imprudence, le tribunal de police correctionnelle, alors qu'il a la possibilité, statuant dans la plénitude de ses fonctions, en présence d'un dossier parfaitement constitué, de prononcer des peines privatives de liberté, se trouve hors d'état de sanctionner par une peine complémentaire — appelons les choses comme elles doivent l'être — la possibilité pour le délinquant de continuer à conduire au moins pendant un certains laps de temps. Il est obligé de renvoyer le dossier à la commission administrative qui, à son tour, sans tenir compte de la décision du tribunal, est seule qualifiée pour décider si oui ou non le permis sera maintenu, suspendu ou supprimé pendant un certain laps de temps.

Cela me paraît choquant. Il est normal, lorsqu'il y a saisine du tribunal de police correctionnelle qui, encore une fois, est qualifié pour juger si le délinquant mérite une sanction et alors qu'il a la possibilité de l'envoyer en prison lorsque le délit est particulièrement grave, que ce tribunal se trouve hors d'état de prononcer le retrait du permis de conduire et en soit réduit à solliciter du préfet de pouvoir réunir à nouveau la commission administrative pour considérer si oui ou non le permis doit être maintenu ou suspendu.

Voilà par conséquent même à l'égard d'un Français d'outre-mer peu habile à apprécier les obstacles de la circulation routière métropolitaine, un inconvénient qui me paraît sauter aux yeux.

De même, la formule de l'autorité exclusivement judiciaire me paraît excessive, outrancière, abusive quand on sait quelle est la charge considérable des juges d'instruction accablés sous le poids de dossiers qui traînent interminablement, qui traînent beaucoup trop; en tout cas, même la possibilité, par une sorte d'ordonnance provisoire, de suspendre le permis dès lors qu'il y a procès-verbal me paraît une mauvaise formule.

L'amendement que je vous propose, je le répète, procède d'une solution mixte, transactionnelle qui consiste, non pas à choisir, mais à laisser vivre les deux organismes en faisant en sorte que leur compétence soit cependant respectivement délimitée.

Un accident se produit. Que se passe-t-il dans le système présent ? C'est la commission administrative telle quelle est instituée qui va examiner le dossier et décider s'il y a lieu ou non de prononcer la suspension ou le retrait provisoire du permis. Imaginons que l'accident qui a donné lieu à ce procès-verbal constitue une infraction qui provoque la saisine de la juridiction correctionnelle et que le tribunal de police correctionnelle soit saisi. Sur le vu du dossier, il considère qu'il y a lieu, outre la peine qui sanctionne l'infraction, d'appliquer une peine complémentaire destinée à la protection de tous ceux-là qui circulent sur les routes à l'égard de certains fous et d'énergumènes qui constituent véritablement un danger public. Le tribunal a la possibilité à ce moment-là de modifier la décision parallèle qui se trouve éteinte du seul fait de sa décision, en prononçant la suppression du permis de conduire pour un certain laps de temps.

Ainsi, me semble-t-il, en laissant parallèlement subsister ces deux organismes dans le même temps que vous codifiez, en raison des dangers qu'elle présente aujourd'hui, la réglementation routière, vous restituez de même au juge de droit commun, au tribunal judiciaire, gardien de nos libertés — c'est ainsi d'ailleurs que cela se passe en Angleterre — vous lui restituez la libre garantie à laquelle peuvent prétendre les citoyens français qui comparaîtraient devant le tribunal de police correctionnelle, lequel se trouve de surcroît qualifié dans le même temps qu'il est saisi.

La situation peut être double. Vous pouvez avoir par exemple une suspension émanant de la commission administrative; mais le tribunal ayant apprécié le procès-verbal selon les règles, selon les normes juridiques, peut considérer qu'il n'y a pas faute et formuler un jugement de relaxe annulant celui de la commission administrative. Inversement, si le tribunal, nanti de tous les éléments — car les avocats ont plaidé et un débat plus complet a eu lieu que devant la commission administrative — a considéré qu'il y avait lieu de prononcer une peine complémentaire du retrait, automatiquement, la décision de la commission administrative s'efface.

Par conséquent — je m'excuse d'abuser de vos instants — le but que nous poursuivons en formulant cet amendement, qui d'ailleurs, mon cher collègue M. Brunhes, n'est pas de

mon inspiration personnelle, mais se borne à reprendre le texte suffisamment médité de l'Assemblée nationale...

M. le rapporteur pour avis. Il n'est pas médité du tout!

M. Motais de Narbonne. ...disons qu'il est suffisamment médité... est de laisser coexister les deux systèmes plutôt que de les opposer l'un à l'autre.

Pour n'avoir pas à reprendre la parole sur les autres amendements qui ont été déposés, consécutifs à celui-ci, je précise que les explications que je donne maintenant sur ce texte sont valables pour les autres amendements qui ne sont que la conséquence logique du texte qui vous est proposé. Si vous l'adoptez, il faudra que vous adoptiez également les amendements suivants. Si vous le repoussez, nous ne disons plus rien. A vous de juger.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. Mesdames, messieurs, la commission repousse l'amendement qui a été déposé par M. Motais de Narbonne. Comme celui-ci l'a indiqué à la fin de son intervention, son amendement tend, en vérité, à reprendre purement et simplement le système voté par l'Assemblée nationale en première lecture.

Peut-on dire qu'il s'agit là d'une coexistence de deux compétences ? C'est peut-être un peu excessif. En vérité, le texte de l'Assemblée nationale attribue bien compétence au pouvoir judiciaire pour donner aux mesures concernant le permis de conduire le caractère de peine complémentaire. Ce n'est qu'en raison de la nécessité de prendre des mesures immédiates et urgentes, que la possibilité est accordée à l'autorité administrative de prendre, suivant un terme de droit que je rappelais tout à l'heure à la tribune, « par provision et vu l'urgence », une décision administrative soumise ensuite au contrôle des juridictions de l'ordre judiciaire.

Je veux indiquer à M. Motais de Narbonne, qu'il est des décisions de non-lieu ou de relaxe qui s'imposent à l'autorité administrative et qu'aucune décision relative au permis de conduire ne peut être prise lorsqu'il y a eu décision de relaxe.

J'ai même, en tant que rapporteur, manifesté le désir auprès du Gouvernement que cette disposition soit étendue lorsqu'il y a classement sans suite par le procureur de la République, surtout lorsqu'une décision ultérieure d'une juridiction vient confirmer ce classement sans suite. Il n'est pas douteux que lorsque le pouvoir judiciaire a décidé qu'il n'y avait pas faute, l'autorité administrative ne peut prendre de décision relative au permis de conduire.

Quant au reste, je me suis expliqué à la tribune. J'ai indiqué dans mon rapport les raisons qui pouvaient inciter un certain nombre d'entre nous, la majorité dans les deux commissions, à préférer le *statu quo* plutôt que de charger l'autorité judiciaire de se prononcer en pareille matière. Un certain nombre d'entre nous conteste d'ailleurs cette notion de peine complémentaire pour une décision concernant ce permis de conduire. Je ne crois pas, à cette heure tardive, avoir besoin de répéter les arguments que j'ai déjà développés et que chacun garde en mémoire.

Je demande donc au Conseil de la République au nom de la commission de la justice — la commission des transports dira ce qu'elle en pense — de repousser l'amendement dont il est saisi.

M. le rapporteur pour avis. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Je n'ai pas d'opinion personnelle à émettre en cette affaire. C'est à l'unanimité que la commission des moyens de communication a suivi la commission de la justice dans la suppression des articles 22-1 à 22-7 proposée par l'Assemblée nationale.

M. le garde des sceaux. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le garde des sceaux.

M. le garde des sceaux. Mesdames, messieurs, le Gouvernement désire jouer dans cette affaire devant le Conseil de la République le même rôle de médiation ou de conciliation qui lui a été dévolu devant l'Assemblée nationale.

Lorsque le débat est venu devant l'Assemblée nationale, nous nous sommes trouvés devant l'option à laquelle il a été fait allusion tout à l'heure. Nous avions, ou bien à maintenir la situation actuelle et le caractère purement administratif de la décision, ou bien à choisir une procédure de caractère judiciaire.

Les deux opinions s'opposent avec netteté et je dois dire qu'on peut en effet hésiter entre les deux procédures. Cependant, au terme de ce débat sur l'article 22-1, la conciliation, qui se trouve d'ailleurs incluse dans l'amendement repris par M. Motais de Narbonne, a fini par prévaloir, conciliation qui fait sa part à la procédure administrative lorsqu'il n'y a pas de procédure judiciaire ou comme mesure provisoire lorsqu'il y a une procédure judiciaire en attendant la solution de fond devant les tribunaux de l'ordre judiciaire.

En réalité, la notion de peine complémentaire mériterait examen. Essayons ici de moins voir le droit que le fait. Dans beaucoup d'affaires de ce genre, alors qu'un délinquant ou l'auteur d'une infraction se trouve devant le tribunal, il va encourir un certain nombre de pénalités qui, généralement, sont des amendes. Quand une peine d'emprisonnement se trouve encourue, elle est prononcée le plus souvent avec sursis et déjà pour des infractions graves. Lorsque, plus tard, le préfet ordonne la suspension du permis de conduire, et à plus forte raison le retrait du permis de conduire, ce sera la véritable peine pour beaucoup de personnes qui ont enfreint la réglementation du code de la route.

En effet, que d'automobilistes ou de conducteurs de véhicules à deux ou quatre roues ont besoin de ce véhicule pour leurs propres affaires, pour leurs travaux, éventuellement pour leurs promenades. C'est pour eux une sanction plus lourde de se voir retirer pour six mois, un an, deux ans et quelquefois davantage, leur permis de conduire que d'avoir à payer une amende, quelle que soit son importance, car l'entrave à la profession se trouve généralement là. Indépendamment de toute considération de caractère juridique, la pénalité véritable est plus souvent dans le retrait du permis de conduire qu'elle n'est en réalité dans la sanction de caractère pécuniaire que le tribunal répressif peut être amené à infliger au condamné. Nous sommes donc sur la voie d'une solution de caractère judiciaire et nous y sommes tellement que les amendements dont vous allez tout à l'heure avoir à vous préoccuper, si ce texte n'était pas accepté par vous, vous proposeront la création de commissions de caractère juridictionnel, mais administratif, siégeant sous la présidence d'un magistrat de l'ordre judiciaire, assisté d'un certain nombre de personnes. C'est donc que les auteurs des amendements eux-mêmes ont été assez préoccupés par le caractère important du retrait ou de la suspension du permis de conduire.

Mesdames, messieurs, indépendamment de ces problèmes de fond, des problèmes pratiques se posent tous les jours. En effet, il n'est pas question ici — je l'ai dit devant l'Assemblée nationale, je le répète devant le Conseil de la République — de considérer que les commissions administratives ou les préfets ont, en quoi que ce soit, manqué à leurs obligations et à leurs devoirs. Au contraire, il faut rendre un très vibrant hommage au travail généralement ingrat de ces commissions. Il ne s'agit donc pas de critiquer ce qui se fait maintenant et qui est généralement bien fait.

Le problème pratique est là devant nos yeux. Actuellement, qu'arrive-t-il ? Nous sommes en présence de deux procédures auxquelles les intéressés ont à se soumettre successivement. Ils doivent d'abord passer devant la commission de retrait pour une décision provisoire, se présenter ensuite devant la juridiction répressive qui prononce éventuellement une condamnation, quelquefois même sur appel. Enfin, on revient devant la commission administrative qui statue définitivement sur la suspension ou le retrait du permis de conduire. Ainsi deux procédures existent avec généralement deux degrés de juridiction dans l'une et dans l'autre.

M. Chazette. Quelle est la juridiction d'appel de la commission administrative ?

M. le garde des sceaux. Le terme que j'ai employé est impropre. Il s'agit, non pas de deux degrés de juridiction, mais de deux passages devant le même organisme juridictionnel: une première instance d'ordre provisoire pour la suspension provisoire et une deuxième instance pour le retrait définitif.

Nous sommes donc en présence d'une procédure dont vous reconnaîtrez qu'elle est plus lourde que celle-là même qui est proposée par l'Assemblée nationale.

L'Assemblée nationale a proposé le maintien de la décision administrative concernant la suspension provisoire. Mais lorsque la juridiction de jugement est saisie du dossier au fond, cette juridiction est en présence de tous les éléments d'appréciation. Le dossier se trouve ouvert, les témoins viennent, l'intéressé est interrogé, ses conseils l'assistent.

Lorsque l'ensemble de l'affaire est évoqué devant le tribunal correctionnel, puisque c'est le cas le plus normal en pareille matière, il ne coûte pas à la juridiction répressive, en même temps qu'elle statue sur la culpabilité et sur le partage des responsabilités éventuelles et, lorsqu'il y a une partie civile, sur le montant de la condamnation d'amende ou de prison, il ne lui coûte pas, dis-je, de statuer en même temps sur le retrait ou sur la suspension du permis de conduire. Il en est de même en appel.

Nous faisons ainsi l'économie d'une nouvelle procédure devant la commission de retrait du permis avec cette décision définitive dont je parlais tout à l'heure.

C'est donc dire que la transaction de l'Assemblée nationale a les avantages et les inconvénients de toute transaction. Elle n'est peut-être pas d'une harmonie parfaite mais, au moins, elle a l'avantage de tenir compte de l'importance très grande que représente pour tout conducteur de véhicule automobile l'impossibilité dans laquelle il se trouvera pendant un temps de se servir de son véhicule.

La notion de peine complémentaire se trouve ainsi consacrée par le texte et, par ailleurs, nous sommes en présence d'une solution pratique, j'allais dire plus expéditive, plus rapide en tout cas et moins lourde de formalités que la procédure à laquelle nous sommes astreints maintenant.

Pour ces raisons, le Conseil de la République pourrait, je crois, reprendre le texte de l'Assemblée nationale.

M. le rapporteur pour avis. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Monsieur le garde des sceaux, nous sommes très heureux de vous voir défendre ici le texte de l'Assemblée nationale, qui n'est d'ailleurs pas du tout le projet du Gouvernement, ces articles 22-1 à 22-6 ayant été ajoutés par l'Assemblée nationale.

Je vous demande simplement, puisque nos deux commissions ont demandé, à l'unanimité l'une et l'autre, la suppression de ces articles pour laisser en l'état le système actuel de retrait des permis de conduire par des commissions administratives sous l'autorité du préfet, et puisque, j'en suis persuadé, notre assemblée suivra ses commissions, de vouloir bien défendre devant l'Assemblée nationale avec la même conviction le point de vue du Conseil que vous avez bien voulu défendre ici le point de vue de l'Assemblée nationale, qui n'était pas celui du Gouvernement.

M. le garde des sceaux. Le texte de l'Assemblée nationale était une transaction.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement de M. Motais de Narbonne, accepté par le Gouvernement et repoussé par les deux commissions.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. En conséquence, les amendements n°s 33, 34, 35, 36 et 37, présentés par M. Motais de Narbonne, et tendant à reprendre les articles 22-2, 22-3, 22-4, 22-5 et 22-6 adoptés par l'Assemblée nationale n'ont plus d'objet.

M. Motais de Narbonne. En effet, monsieur le président, ils sont retirés.

M. le président. Par amendement (n° 23), MM. Namy, Dutoit, Primet et les membres du groupe communiste et apparenté, proposent de rétablir l'article 22-1 dans le texte suivant:

« L'avertissement, la suspension et l'annulation du permis de conduire est du ressort d'une commission départementale de retrait de permis de conduire ayant pouvoir de décision.

« Cette commission est présidée par un magistrat.

« Elle comprend:

« Le chef du service de la préfecture chargé de la circulation;

« L'ingénieur des mines;

« Un commissaire de police ou le commandant de gendarmerie;

« Un représentant du service chargé des examens en vue de l'obtention du permis de conduire;

« Un docteur en médecine, membre de la commission d'appel instituée par l'arrêté du 23 janvier 1933, pour ce qui concerne l'examen des candidats à la conduite des véhicules de poids lourds au transport en commun;

« Sept délégués d'associations, soit:

« *a*) Un délégué d'une association automobile représentée dans le département;

« *b*) Cinq délégués de syndicats représentatifs de conducteurs professionnels existant dans le département;

« *c*) Un délégué des usagers de la route, non automobilistes, appartenant à une association du cyclisme représentée dans le département.

« Pour ces 9 derniers membres il est désigné un suppléant pouvant remplacer le titulaire en cas d'empêchement.

« Le préfet désigne le président et nomme tous les membres de la commission.

« Les délégués de syndicats et d'associations sont nommés sur proposition des organisations intéressées.

« Tous les membres de la commission devront être titulaires du permis de conduire, tout au moins les 9 derniers visés ci-dessus. »

La parole est à M. Namy.

M. Namy. Notre amendement tend essentiellement à concilier les thèses en présence, l'une donnant compétence aux tribunaux pour la suspension, le retrait ou l'annulation du permis de conduire, l'autre tendant au *statu quo*.

Le permis de conduire est une pièce administrative et seule l'autorité administrative devrait avoir le pouvoir de le retirer. Il est exact que souvent les commissiens départementales commettent quelques abus, et cela est regrettable parce que dans bien des cas le permis de conduire est un gagne-pain, mais, avec les tribunaux, on peut craindre que le retrait du permis de conduire ne devienne une sanction, une peine complémentaire et quasi automatique lorsque l'intéressé aura commis une ou plusieurs infractions.

Dans ces conditions, le plus judicieux serait d'améliorer la commission départementale actuelle. C'est pourquoi nous proposons que celle-ci, tout en étant toujours nommée par le préfet, comprenne des représentants qualifiés des usagers de la route, qu'elle soit présidée par un magistrat et qu'elle ait pouvoir de décision. Sur la composition même de la commission que nous proposons des modifications peuvent évidemment être apportées.

L'argument qui peut être opposé, c'est qu'il s'agit d'une sorte de juridiction exceptionnelle. C'est vrai, mais nous dirons simplement « une de plus » et qui se justifie en raison du nombre important d'affaires sur lesquelles elle peut avoir à statuer.

On objectera encore que se pose un problème d'appel. Nous estimons que ce n'est pas un obstacle majeur. En effet, en ce qui concerne l'assistance médicale gratuite, je l'ai dit tout à l'heure, il y a des commissions d'appel départementales présidées par un magistrat et également une commission centrale. En ce qui concerne la sécurité sociale, lorsqu'il y a conflit, les intéressés ont une commission de première instance présidée par un président de tribunal civil, avec des assesseurs représentant les différentes catégories de travailleurs salariés ou non et d'employeurs et, également, une commission régionale d'appel présidée par un conseiller à la cour d'appel. Par conséquent, le problème de l'appel ne constitue pas un obstacle. Il suffit tout simplement d'amender sur ce point notre proposition, ce que notre commission de la justice pourrait faire si notre amendement était adopté.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission qui vient d'être saisie de cet amendement, le repousse. Il s'agit, bien sûr, d'une sorte de transaction entre la transaction de l'Assemblée nationale et la position actuelle des deux commissions du Conseil de la République, puisque cette proposition consisterait à créer une juridiction exceptionnelle — M. Namy n'aime pas, en raison du parti auquel il a d'honneur d'appartenir, les mots « juridiction d'exception », mais il s'agirait cependant d'une juridiction d'exception — juridiction présidée par un magistrat et composée d'un certain nombre de membres sur lesquels d'ailleurs M. Namy me semble prêt à accepter éventuellement des modifications.

Mais votre commission a pensé qu'il était préférable de rester au *statu quo*. La solution proposée pourra éventuellement, plus tard — je ne sais pas ce qu'il se passera — être envisagée par le Parlement. Pour l'instant, la commission ne peut que vous proposer de la repousser.

M. le garde des sceaux. Le Gouvernement est du même avis que la commission.

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. Namy. Oui, monsieur le président.

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement de M. Namy, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. L'article 22-1 reste donc supprimé.

Par amendement (n° 40), MM. Chazette, Mistral, Bène, Péridier, Aubert et les membres du groupe socialiste et apparentés, proposent d'insérer après l'article 22 un article additionnel 22 A (nouveau), ainsi conçu :

« Il est ajouté au code de la route un article 136 *bis* ainsi libellé :

« Les décisions du préfet concernant la suspension ou le retrait du permis de conduire pourront être frappées d'appel.

« L'appel sera soumis à une commission régionale, présidée par le président du tribunal administratif, et dont la composition sera fixée par décret du ministre des travaux publics et des transports.

« La juridiction de cette commission s'étendra aux départements du ressort du tribunal régional administratif intéressé.

« L'appel sera suspensif. »

La parole est à M. Chazette.

M. Chazette. Mesdames, messieurs, nous avons pensé qu'il fallait trouver tout de même un moyen de mettre les deux Assemblées d'accord. Dans le projet de l'Assemblée nationale, le délinquant a un recours, une voie d'appel, et nous avons estimé que si nous conservions le *statu quo ante*, c'est-à-dire le système d'après lequel le préfet prend une décision sur l'avis d'une commission de spécialistes, il fallait tout de même respecter le système pénal français et avoir un deuxième degré de juridiction.

Vous m'objecterez que c'est une juridiction à allure un peu administrative, mais il faut tout de même réserver aux intéressés la possibilité de se pourvoir devant un organisme d'appel, et nous avons estimé qu'il vous serait possible de vous rallier à une telle combinaison. L'appel serait alors soumis à une commission régionale qui aurait qualité pour examiner les appels des intéressés. Pour éviter que le préfet — qui, en effet, pourrait être inspecteur général de l'administration en mission extraordinaire — n'ait à statuer à ce dernier titre sur une affaire dont il aurait eu à connaître dans son ressort comme préfet, nous avons proposé que la commission soit présidée par le président du tribunal administratif.

Cette commission aurait la même origine que la commission départementale et serait composée à son image, mais elle serait présidée par le président du tribunal administratif, bien entendu dans le ressort de sa compétence. Un tel système pourrait, je crois, donner satisfaction car, M. le garde des sceaux le disait tout à l'heure, la sanction la plus importante réside parfois bien plus dans le retrait du permis de conduire que dans la peine appliquée par le tribunal correctionnel et nous devons nous préoccuper, quant à nous, de la répercussion du retrait du permis de conduire sur la situation professionnelle de l'intéressé. Celui-ci doit donc avoir la possibilité de s'adresser, comme il est de règle dans le droit pénal français, et puisqu'il s'agit d'une peine, à une juridiction d'appel.

Cette transaction entre les conceptions des deux Assemblées nous permettrait peut-être de sortir d'une situation assez délicate. Le retrait du permis de conduire est une chose très grave que nous n'avons pas le droit de laisser à l'arbitraire.

J'entends bien que le préfet, vous le disiez tout à l'heure monsieur le garde des sceaux, peut prononcer une suspension provisoire, mais c'est extrêmement rare et de toute manière il n'y a pas d'autre degré d'appel en ce qui concerne sa décision. D'ailleurs, dans la plupart des cas, il attend que le tribunal ait statué. Nous offrons donc une solution moyenne et nous vous demandons de suivre notre préoccupation en adoptant l'amendement que nous avons déposé.

M. Courrière. Très bien !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. Mes chers collègues, la commission n'a pas eu à délibérer sur cet amendement qui vient seulement de lui parvenir : il pose une question de fond et également une question de forme.

Sur le fond, M. Chazette et ses amis demandent qu'il y ait possibilité pour l'intéressé d'interjeter appel de la décision préfectorale comportant une décision relative au permis de conduire. C'est une notion qui, incontestablement, peut être retenue encore que l'on se trouverait en présence d'un appel un peu particulier puisque seul l'intéressé pourrait faire appel et que le ministère public ne le pourrait pas. En effet, quand il y a compétence judiciaire, incontestablement, il peut y avoir appel des deux parties en cause. Dans la situation actuelle la décision du préfet n'est susceptible que du recours du préfet mal informé au préfet mieux informé et, éventuellement, peut-être, d'un recours hiérarchique.

Par conséquent, cette notion est extrêmement délicate, en tout cas improvisée, et je ne peux donc point, en tant que rapporteur, vous donner l'avis de la commission qui n'a pas eu à statuer.

En ce qui concerne la forme, je puis, en tant que rapporteur, dire au Conseil de la République qu'il ne serait point possible d'adopter une telle rédaction parce qu'il s'agit d'un projet de loi et qu'il n'est donc point possible d'indiquer que nous allons modifier le règlement d'administration publique qui sera pris pour son application.

D'autre part, j'indique qu'il est assez difficile de parler du caractère suspensif de la peine alors que, justement, en raison de la nécessité de prendre des décisions d'urgence en pareille matière, est intervenue devant l'Assemblée nationale la transaction à laquelle faisait allusion tout à l'heure M. le garde des sceaux et qui consiste, pour le pouvoir administratif, à prendre tout de suite, par provision et vu l'urgence, une décision provisoire en attendant que les tribunaux aient la possibilité de statuer.

Par conséquent, mesdames, messieurs, il faut peut-être se contenter, comme je l'ai dit tout à l'heure, en mon nom personnel, au cours de la discussion générale, de demander au Gouvernement, à la fois, de préciser que les classements sans suite doivent avoir la même valeur au regard de l'autorité administrative qu'une décision de non-lieu et de relaxe et, d'autre part, de prévoir — puisque c'est lui qui rédigera le règlement d'administration en vertu de la délégation qui lui est donnée par l'article 1er — pour donner satisfaction à ceux qui l'ont demandé, qu'éventuellement une décision préfectorale soit susceptible d'un recours.

On peut envisager tout une série de mesures. Je crois qu'à partir du moment où nous sommes d'accord sur la compétence administrative, il appartient au pouvoir exécutif de régler cette question en tenant compte du désir manifesté par le Parlement.

Dans ces conditions, je demande à M. Chazette s'il ne serait pas préférable qu'il retire son amendement, s'il était d'accord avec moi pour demander au Gouvernement, dans l'optique du Conseil de la République, c'est-à-dire dans l'optique de la compétence administrative, de prévoir une possibilité de recours dans les règlements d'administration publique qui seront pris en vertu de l'article 1er.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. Mesdames, messieurs, je rends d'abord hommage aux intentions qui ont présidé à la rédaction de l'amendement de M. Chazette. Il s'agit, en effet, comme nous avons essayé de le faire devant l'Assemblée nationale, de touver un moyen pour concilier j'allais dire les « inconciliables ».

En réalité, je crains que cet amendement ne cumule les inconvénients. Ses auteurs ne paraissent pas avoir échappé à l'attraction de la notion de peine complémentaire. C'est, en effet, de cette notion de peine qu'est parti M. Chazette pour indiquer que la gravité que pouvait avoir la suspension ou le retrait du permis de conduire rendait nécessaire que l'on ne puisse s'en remettre d'une façon définitive à l'appréciation du préfet et que soit donc institué, au-delà du préfet, un organisme juridictionnel d'appel d'une composition nouvelle.

Nous sommes déjà là sur la voie de la juridiction d'exception. Je ne pense pas qu'en elle-même cette notion soit valable dans un tel débat, pas plus que dans un autre. Mais qu'il me soit permis de faire remarquer qu'au moins le système actuel, si l'on écarte la notion vraie de peine complémentaire, a sa logique.

M. le rapporteur le disait tout à l'heure avec raison à la tribune : si on écarte la notion de peine complémentaire, en quoi consiste le retrait du permis de conduire ? C'est une mesure de police en vertu de laquelle l'autorité administrative,

considérant le danger que peut représenter l'auteur d'une infraction, suspend pendant un temps déterminé l'autorisation que l'on a donnée à ce dernier de conduire un véhicule, ou même, éventuellement, lui interdit la conduite de ce véhicule pour le reste de ses jours. C'est donc une décision administrative, une décision de police.

Par conséquent, cette notion ne peut pas bifurquer à un moment quelconque vers la solution du recours juridictionnel que vous avez envisagée si vous ne faites pas appel à la notion de peine complémentaire; et si l'on fait appel à la notion de peine complémentaire, il est plus simple de revenir à une juridiction de droit commun.

J'ajoute, d'ailleurs, que le schéma de la procédure qui nous est offert est particulièrement lourd. J'expliquais tout à l'heure — hélas! d'une façon insuffisante, puisque le Conseil de la République ne m'a pas suivi — que le système actuel prévoit une procédure administrative d'abord avec l'étape provisoire, ensuite avec l'étape définitive, puis une procédure judiciaire avec une première instance et un appel, ce qui fait donc quatre degrés ou, comme le mot « degré » ne convient pas pour l'ordre administratif, quatre « étapes » de procédure.

L'Assemblée nationale prévoyait de les réduire à trois, mais le système qui nous est offert suggère de les porter à six: d'abord la suspension provisoire du permis, avec sans doute possibilité d'appel, puis le tribunal correctionnel, puis la cour d'appel, puis la décision de fond concernant le retrait du permis de conduire, enfin l'appel de la décision du préfet. Je crains que cette procédure ne soit d'une lourdeur telle que les malheureux intéressés passent leur temps, pendant un an ou deux, à répondre aux convocations des divers tribunaux et instances administratives que nous prévoyons. Cela ne m'apparaît pas possible et je me joins donc à M. le rapporteur de la commission de la justice pour demander aux auteurs de l'amendement s'ils n'estiment pas qu'il conviendrait, puisque le Conseil a écarté le système juridictionnel, de rester purement et simplement dans le système présent, quitte à examiner les conditions dans lesquelles certaines décisions du préfet pourraient être éventuellement organisées sur le plan administratif, dans les cas les plus graves. En résumé, je ne pense pas qu'il faille sortir du cadre présent dès lors qu'on a repoussé les principes posés par l'Assemblée nationale.

M. Chazette. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Chazette.

M. Chazette. Je suis, monsieur le garde des sceaux, très sensible à vos arguments, mais je ne suis pas convaincu. Je ne vois pas très bien la différence que vous voulez faire entre ces mesures de police et ces peines complémentaires. Ce que je sais, c'est que lorsqu'un automobiliste se voit retirer le permis de conduire, si c'est un professionnel, il ne peut plus gagner sa vie — et c'est cela qui m'intéresse.

Je trouve que le système consistant à conférer aux préfets le soin de régler la question, sur avis d'une commission d'usagers et de techniciens, est le véritable moyen de ne pas commettre d'injustice. J'entends bien que, dans des cas très, très rares, le préfet peut suspendre; cela se voit en effet bien rarement. Ce qui se voit surtout, c'est que, après la décision judiciaire — je dis: après — le préfet, sur l'avis d'une commission d'usagers — je répète d'usagers — prend une décision. Eh bien! ces usagers-là, nous les maintenons, nous ici, puisque nous repoussons le système des tribunaux.

Par conséquent, c'est notre idée à nous de conserver pour les retraits des permis de conduire l'avis non pas des magistrats, mais l'avis des usagers qui sont dans la commission qui doit donner une indication au préfet. Nous voudrions par conséquent que pour le cas où le préfet se tromperait, pour le cas où il y aurait une erreur de commise, ce ne soit pas simplement le préfet qui va faire appel de sa décision. J'entends bien — M. le rapporteur de la commission de la justice nous le disait tout à l'heure — que le seul qui actuellement ait qualité pour faire appel, c'est le préfet. Il peut faire appel devant lui-même en disant: je suis maintenant mieux informé.

M. le rapporteur. Non!

M. Chazette. Le préfet le fait lorsqu'il s'est trompé. Le préfet peut se retourner devant lui et dire: maintenant je suis mieux informé. Vous l'avez dit tout à l'heure, mon cher rapporteur. Je n'invente rien, je l'ai noté.

M. le rapporteur. J'ai dit qu'en matière administrative — c'est une voie de droit classique et je m'étonne, mon cher collègue, de m'être fait mal comprendre — on fait en quelque sorte appel du mal informé au mieux informé. C'est le recours gracieux. Ce n'est pas le préfet qui fait appel, c'est l'intéressé.

M. Chazette. Je n'ai rien appris de sensationnel et je ne vois pas comment les principes que je viens d'évoquer pourraient être combattus par cette organisation. Seul le préfet peut admettre de reviser, alors que je demande précisément, si le préfet se trompait, que l'intéressé puisse faire appel à un autre degré. Je vous propose de composer cette juridiction — la commission régionale — à l'image de la commission départementale. Je vous demande par conséquent, conformément à ce que vous venez de décider, que ce ne soient pas les tribunaux mais les usagers qui se mêlent de l'affaire.

Je veux faire valoir un autre élément. Je vous demande de déclarer que l'appel sera suspensif. Cela est important. Est-ce que j'innove en quoi que ce soit? Sauf quand le préfet a pris la décision de suspendre, et c'est très rare, dans la plupart des cas c'est après le jugement qu'on règle la question. Mais, si l'on était tombé dans le travers présenté par l'Assemblée nationale de rendre les tribunaux compétents dans cette affaire, l'appel serait suspensif. Je n'innove donc rien. Par conséquent, c'est dans un an, deux ans ou dix ans qu'on réglerait la question du retrait ou de la suspension du permis.

Dans ces conditions je vous demande simplement de décider que nous pouvons conserver les errements actuels, appelons-les comme cela pour faire plaisir à M. le garde des Sceaux qui voudrait que cela change. Le préfet prend une décision dans le cas très rare où cela est nécessaire. Mais la plupart du temps, c'est après la décision judiciaire que l'on règle la question devant le préfet sur avis de la commission. Après cela, pour le cas où une erreur serait commise, le préfet se retourne devant lui si cela lui plaît et si on lui en suggère l'idée, nous demandons simplement que les intéressés aient la possibilité de se retourner devant une autre juridiction qui n'est pas administrative, qui n'est pas judiciaire, mais qui permet, malgré tout, de réparer les injustices ou les erreurs et dans un temps assez court, car c'est cela le problème.

Le système que nous vous proposons vous donne toute satisfaction. Je ne comprends pas pourquoi, aujourd'hui, vous vous opposeriez à ce système. Vous dites « un règlement d'administration publique pourra peut-être... etc. ». Pourquoi ne pas proposer ce système tout de suite? Il peut donner satisfaction et il entre absolument dans le cadre de ce que vous demandez. Vous ne voulez pas de tribunaux judiciaires. Alors, laissez tout de même aux intéressés la possibilité de se retourner et de se défendre. Si parfois le préfet, sur l'avis d'une commission, avait la main trop lourde, alors les intéressés devraient s'adresser à un organisme qui aurait pouvoir de juridiction et pourrait réparer dans un sens ou dans l'autre les erreurs qui auraient pu être commises.

M. le président. Quel est l'avis de la commission?

M. le rapporteur. Je voudrais répondre brièvement qu'en ce qui concerne le caractère suspensif de l'appel, tout le système adopté par l'Assemblée nationale le repousse, puisque non seulement le préfet peut prendre une décision provisoire, mais encore chaque juridiction de première instance peut ordonner l'exécution provisoire de sa décision concernant le permis de conduire. C'est bien la preuve que, quel que soit le système adopté, il y a urgence à prendre immédiatement une mesure en cette matière.

J'ajoute pour M. Chazette et je le répète à titre personnel puisque la commission n'a pu en délibérer, que je ne vois pas d'inconvénient à ce que le pouvoir exécutif, par la délégation de pouvoir qui lui est conférée, envisage une procédure d'appel, au contraire. Je crois l'avoir dit à la fin de mon intervention dans la discussion générale. Ce qui me paraît difficile c'est d'improviser en séance. Dans la forme il n'est pas possible de voter un texte comme celui-là, car nous ne pouvons, par une loi, inscrire un article dans un décret. C'est au pouvoir exécutif, si le Parlement prend en définitive une décision conforme aux désirs du Conseil de la République, c'est au Gouvernement, dis-je, compte tenu des intentions que nous avons manifestées, de prévoir une possibilité d'appel dans des conditions qu'il aura à déterminer.

Si au contraire le Parlement adopte une autre conception, il y aura peut-être une autre décision à prendre, mais je ne crois pas que nous puissions, en la forme, accepter cet amendement. Sur le fond, qui, à mon sens, à partir du moment où nous sommes d'accord sur la compétence administrative, est du ressort du pouvoir exécutif, il faudrait envisager un tout autre article disant par exemple que les règlements d'application prévoiront des voies de recours contre les décisions prises par les autorités préfectorales. Personnellement, je ne vois pas d'autres possibilités.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Chazette ?

M. Chazette. Oui, monsieur le président.

M. de Menditte. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. de Menditte.

M. de Menditte. Etant donné les explications de M. le rapporteur, qui semble être favorable à une possibilité d'appel, je demande le vote de l'article additionnel par division. Si nous votions le premier alinéa du corps du texte proposé, par voie d'amendement, par M. Chazette, nous donnerions au Gouvernement la possibilité de réglementer les conditions d'appel.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?

Je vais donc consulter le Conseil sur l'amendement en procédant au vote par division, qui est de droit lorsqu'il est demandé.

Je mets aux voix les deux premiers alinéas du texte additionnel proposé par l'article 22 A.

(*Ces alinéas ne sont pas adoptés.*)

M. le président. Le vote négatif qui vient d'être émis rend inutile le reste de l'amendement; je n'ai donc pas à la mettre aux voix.

L'Assemblée nationale avait voté les articles 22-2, 22-3, 22-4, 22-5 et 22-6 dont la commission vous propose la suppression. Les amendements tendant à leur reprise ont été retirés à la suite du rejet de l'article 22-A.

Il n'y a pas d'opposition à la suppression ?...

Elle est donc décidée.

« Art. 22-7. — Toute personne qui, malgré la notification qui lui aura été faite d'une décision, même provisoire, prononçant à son encontre la suspension ou l'annulation du permis de conduire ou l'interdiction d'obtenir la délivrance d'un permis de conduire continuera à conduire un véhicule à moteur pour la conduite duquel une telle pièce est nécessaire ou qui, par une fausse déclaration, obtiendra ou tentera d'obtenir un permis, sera punie d'un emprisonnement de onze jours à six mois et d'une amende de 36.000 à 120.000 francs ou de l'une de ces deux peines seulement.

« Sera punie des mêmes peines toute personne qui, ayant reçu la notification d'une décision, même provisoire, prononçant à son égard la suspension ou l'annulation du permis de conduire, refusera de restituer le permis suspendu ou annulé à l'agent de l'autorité chargé de l'exécution de cette décision.

« Pour l'application du présent article, sont assimilés au permis de conduire les titres qui, lorsque le permis de conduire n'est pas exigé, sont prévus par les règlements visés par les articles 1er et 29 pour la conduite des véhicules à moteur. » — (*Adopté.*)

TITRE V

Dispositions générales.

« Art. 23. — Lorsque, par la faute d'une négligence ou l'imprudence d'un usager, un dommage aura été causé à une voie publique ou à ses dépendances, ledit usager sera puni d'une amende de 6.000 à 36.000 francs sans préjudice, le cas échéant, des peines plus graves sanctionnant les infractions prévues à l'article 11. Il sera, en outre, condamné au remboursement des frais de la réparation, dans les conditions fixées par l'article 3 du décret du 28 décembre 1926 concernant l'unification des compétences en matière de police de la circulation et de la conservation des voies publiques. » — (*Adopté.*)

« Art. 24. — Le conducteur d'un véhicule est responsable pénalement des infractions commises par lui dans la conduite dudit véhicule.

« Toutefois, lorsqu'il a agi en qualité de préposé, le tribunal pourra, compte tenu des circonstances de fait et des conditions de travail de l'intéressé, dicider que le payement des amendes de simple police prononcées en vertu de la présente loi ainsi que des frais de justice qui peuvent s'ajouter à ces amendes seront en totalité ou en partie à la charge du commettant. »

Je mets aux voix le premier alinéa, qui n'est pas contesté.

(*Le premier alinéa est adopté.*)

Je suis saisi d'un amendement (n° 24), présenté par M. Namy, Dutoit, Primet et les membres du groupe communiste et apparentés, tendant à rédiger comme suit le deuxième alinéa de l'article:

« Toutefois, lorsqu'il a agi en qualité de préposé, les amendes de simple police prononcées en vertu de la présente loi ainsi que les frais de justice qui peuvent s'ajouter à ces amendes seront à la charge du commettant. »

La parole est à M. Namy.

M. Namy. L'imprécision du texte ne permet pas d'assurer au préposé d'être reconnu victime des circonstances de fait et des conditions de travail; d'autre part, le préposé, du fait même de son métier, supporte le tribut des contraventions découlant des servitudes de son service et des exigences de l'entreprise pour laquelle il travaille, alors que les fautes ou erreurs des ouvriers des autres professions sont supportées par les commettants, ce qui n'est que logique et justice.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission repousse l'amendement. Nous sommes ici en présence de fautes de conduite commises par un conducteur. L'Assemblée nationale a voté un texte que la commission de la justice du Conseil de la République accepte, d'après lequel, lorsque l'intéressé agit en qualité de préposé, le tribunal peut, compte tenu des circonstances de fait et des conditions de travail, mettre tout ou partie de l'amende et des frais à la charge du commettant.

En effet, il est possible que la faute de conduite commise par le conducteur soit consécutive à un ordre du commettant ou ait été rendue nécessaire par les conditions de travail. Il se peut aussi que la faute de conduite ne soit nullement en relation avec les conditions de travail ou avec les instructions données par le commettant, que le préposé a peut-être même violées. Il faut donc nécessairement laisser au tribunal le soin de rechercher si le préposé a commis une faute personnelle ou si, au contraire, la responsabilité doit être partagée ou même mise à la charge totale du commettant.

M. le rapporteur pour avis. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Je dois dire que notre commission des moyens de communication a longuement étudié les conséquences de cet article 24. Puisque le premier alinéa ne vise que les fautes de conduite, il nous semblerait tout à fait anormal de rendre automatiquement responsable le commettant à cet égard.

La commission de la justice nous a fait remarquer qu'il pouvait y avoir des cas de responsabilité du commettant; pour une voiture de tourisme, par exemple, cela pourrait être la présence du propriétaire de la voiture à côté de son chauffeur, le propriétaire enjoignant lui-même au chauffeur de commettre telle ou telle infraction. Il est évident que, dans ce cas, c'est bien le propriétaire qui est responsable.

Quant au non-respect des normes imposées par la législation sur le travail, nous considérons qu'il faut être extrêmement prudent en la matière. En effet, je suis obligé de dire que, au comité technique national « transports et manutentions », la question avait été souvent posée à propos des accidents du travail. Une organisation syndicale ouvrière prétendait notamment que la plupart des accidents du travail dans les camions étaient dus au non-respect des heures de travail imposées. L'enquête a été faite loyalement par les différents services intéressés de la sécurité sociale: ils ont conclu qu'il n'y avait pas 5 p. 100 des accidents vérifiables qui étaient dus à un abus de la durée du travail.

Par conséquent, le texte de notre commission serre de beaucoup plus près la réalité que l'amendement que l'on nous propose. La faute de conduite est imputable au conducteur; mais il peut y avoir des cas où, effectivement, en raison des conditions de travail ou pour tout autre motif, la justice rende le commettant responsable. Seulement, ce doit être l'exception quand il s'agit de conduite, alors que c'est en général la règle quand il s'agit de l'état ou de l'entretien du véhicule.

C'est pourquoi nous vous demandons de rejeter l'amendement qui vous est soumis.

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. Namy. Je le maintiens, monsieur le président.

M. le président. Quelqu'un demande-t-il la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Par amendement (n° 11), M. Julien Brunhes, et les membres de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme proposent, au 2e alinéa de cet article (3e ligne), de remplacer les mots: « conditions de travail de l'intéressé », par les mots: « conditions de travail imposées à l'intéressé ».

(Le reste sans changement.)

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Je viens de donner les motifs de cet amendement. Notre idée était d'indiquer, au lieu des « conditions de travail », les « conditions de travail imposées à l'intéressé ».

Cependant, considérant qu'il existe déjà une législation relative au respect de l'application des lois sur le travail, nous croyons inutile d'insister et je retire l'amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

M. de Villoutreys. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. de Villoutreys.

M. de Villoutreys. Je désire protester contre la rédaction de ce deuxième alinéa: « Toutefois, lorsqu'il a agi en qualité de préposé, le tribunal pourra... ».

A quoi se rapporte le pronom « il » ? Naturellement au tribunal. (*Sourires.*) Par conséquent, je propose par voie d'amendement, que le début de ce paragraphe soit ainsi rédigé: « Toutefois, lorsque le conducteur aura agi en qualité de préposé, le tribunal pourra... ».

M. le rapporteur. La commission est tout à fait d'accord sur cette modification de forme et remercie M. de Villoutreys.

M. le président. Quelqu'un demande-t-il la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement que M. de Villoutreys vient de déposer.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'article 24, ainsi modifié.

(*L'article 24, ainsi modifié, est adopté.*)

M. le président. « Art. 25. — Il n'est apporté aucune modification aux sanctions qu'entraînent actuellement les infractions aux règlements légalement pris par les préfets et les maires en vue d'assurer la sûreté et la commodité de la circulation. » (*Adopté.*)

« Art. 25 *bis* (nouveau). — Par dérogation aux dispositions de l'article 485 du code pénal, la récidive des contraventions de simple police en matière de police de la circulation routière est indépendante du lieu où la première contravention a été commise.

« Les modes de preuve de la récidive de ces contraventions seront déterminées par arrêté du garde des sceaux, ministre de la justice. » — (*Adopté.*)

« Art. 26. — Un règlement d'administration publique, pris sur le rapport du garde des sceaux, ministre de la justice, du ministre de l'intérieur, du ministre de la défense nationale et des forces armées et du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, déterminera les catégories d'agents spécialement habilités à constater par procès-verbaux les contraventions de simple police en matière de police de la circulation routière.

« Ce règlement déterminera la formule du serment qui sera prêté par ces agents lors de leur commission.

« Il prévoira également les cas et les conditions dans lesquels pourront être saisis, immobilisés, mis en fourrière ou retirés de la circulation, les véhicules dont la circulation, le stationnement ou l'abandon compromettrait la sécurité des autres usagers, la conservation des voies et de leurs dépendances ou leur utilisation normale.

« Les infractions aux prescriptions réglementaires visées à l'alinéa précédent seront sanctionnées d'une peine d'amende de 6.000 à 36.000 francs; en cas de récidive, une peine d'emprisonnement de dix jours au plus pourra être prononcée. » — (*Adopté.*)

« Art. 26 *bis*. — Lorsque l'auteur d'une infraction qui ne donne pas lieu au versement d'une amende forfaitaire de police de la circulation se trouve hors d'état de justifier d'un domicile ou d'un emploi sur le territoire français, ou d'une caution agréée par l'administration habilitée à percevoir les amendes garantissant le payement éventuel des condamnations pécuniaires encourues, le véhicule ayant servi à commettre l'infraction pourra être retenu jusqu'à ce qu'ait été versée à un comptable du Trésor une consignation dont le montant est fixé par le procureur de la République, ce dernier étant tenu de statuer dans le délai maximum de cinq jours qui suit la constatation de l'infraction.

« Si aucune de ces garanties n'est fournie par l'auteur de l'infraction, le véhicule pourra être mis en fourrière et les frais en résultant seront mis à sa charge.

« Le deuxième alinéa de l'article 7 du décret du 28 décembre 1926 concernant l'unification des compétences en matière de police de la circulation et de la conservation des voies publiques est abrogé. » — (*Adopté.*)

« Art. 26 *ter*. — La perception des amendes prévues par l'article 7 du décret du 28 décembre 1926 concernant l'unification des compétences en matière de police de la circulation et de la conservation des voies publiques sera limitée aux contraventions passibles d'une amende dont le montant maximum n'excède pas celui prévu par l'article 475 du code pénal pour les contraventions de deuxième classe.

« La deuxième phrase de l'alinéa 1er de l'article 7 du décret précité est remplacé par les dispositions suivantes:

« Ce versement aura pour effet d'arrêter toute poursuite.

« Les dispositions qui précèdent ne s'appliquent pas:

« 1° Si l'infraction constatée expose son auteur, soit à une autre sanction qu'une sanction pécuniaire, soit à la réparation de dommages causés aux personnes ou aux biens, soit aux peines qui s'attachent à la récidive;

« 2° Si le même procès-verbal constate à la charge d'un seul individu plus de deux contraventions.

« Dans le cas où l'agent verbalisateur ignorait la qualité de récidiviste du contrevenant, la procédure restera valable. Toutefois, le contrevenant pourra être poursuivi ultérieurement devant le tribunal de simple police. » — (*Adopté.*)

Par amendement (n° 25), MM. Namy, Dutoit, Primet et les membres du groupe communiste et apparentés, proposent d'insérer un article additionnel 26 *quater* (nouveau), ainsi conçu:

« En cas d'accident provoqué par un véhicule de transport en commun ou un poids lourd de marchandises conduit par les préposés, ou survenu avec leur participation, l'agent chargé d'établir le procès-verbal devra obligatoirement, après enquête, mentionner sur ledit procès-verbal:

« Le temps de conduite et éventuellement le temps de travail des conducteurs au cours des périodes de 24 et 48 heures précédent l'accident;

« Le nombre de kilomètres parcourus par les conducteurs au cours des périodes visées à l'alinéa ci-dessus;

« Le relevé des ordres et des consignes du commettant auxquels les préposés étaient tenus de se conformer pour l'exécution de leur travail. »

La parole est à M. Namy.

M. Namy. Pour vous montrer l'intérêt de cet amendement, je voudrais signaler un fait récent.

Un accident survenu près de Besançon, qui a été relaté dans les journaux du 26 février, indiquait en substance qu'un camion semi-remorque de 30 tonnes, appartenant à une entreprise de Bourgoin, dans l'Isère, s'était écrasé à quelques kilomètres de Besançon, à six heures quarante-cinq, le 25 février dernier, dans un ravin. Ce camion était parti à une heure trente de Bourgoin et à six heures quarante-cinq il avait effectué 270 kilomètres, soit à la vitesse moyenne horaire de 50 kilomètres. Le conducteur a été tué; son aide est sain et sauf.

Le hasard a voulu que le conducteur seul soit mort, mais il aurait pu aussi se produire qu'au moment de l'accident un autre véhicule à cet endroit vienne en sens inverse, ce qui aurait pu provoquer la mort de plusieurs personnes dans ce second véhicule. C'est le conducteur et lui seul qui aurait été responsable alors qu'en définitive la vitesse de 50 kilomètres de moyenne horaire nécessite, comme chacun sait, dans ces régions accidentées des pointes supérieures aux 60 kilomètres autorisés pour les véhicules d'un tel tonnage.

Il serait intéressant de connaître, dans ce cas que je prends pour exemple et pour éclairer la justice, les instructions qui avaient été données à ce conducteur, qui ont motivé une heure de départ aussi matinale, ainsi que la charge du matériel transporté.

On me dira que l'agent verbalisateur consigne généralement quelques-uns des ces éléments. C'est l'obtention de l'ensemble de ces éléments que nous proposons dans notre amendement pour nous permettre de fixer les responsabilités dont les employeurs ont trop souvent coutume de se dégager. C'est pourquoi nous vous demandons de voter cet article additionnel.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission repousse l'amendement. Elle comprend parfaitement les préoccupations qui ont inspiré M. Namy, mais il ne s'agit pas de dispositions qui peuvent figurer dans le projet de loi que nous sommes actuellement en train de voter. Il appartient éventuellement au pouvoir exécutif de donner toutes instructions aux agents de la répression pour prendre note de tous les renseignements concernant les accidents.

Je dois ajouter que, pour tout accident survenu à un poids lourd, le procès-verbal mentionne déjà toutes les indications qui nous sont ici demandées.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le garde des sceaux. C'est un problème de circulaires. D'ores et déjà tous ces renseignements sont assez généralement contenus sur un certain nombre de carnets de bord que les chauffeurs doivent tenir.

J'ajoute par ailleurs que, quand un accident est provoqué dans de telles circonstances, les rapports de police indiquent toutes les précisions qui sont demandées par l'auteur de l'amendement.

Comme M. le rapporteur de la commission de la justice, je pense qu'il n'est pas normal de demander dans la loi des précisions de cette nature; sinon, il faudrait en indiquer bien d'autres et faire en quelque sorte le canevas des rapports de police.

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. Namy. Je le retire, puisque M. le garde des sceaux indique que tous ces éléments sont contenus dans les procès-verbaux d'accidents.

M. le garde des sceaux. Des instructions peuvent être données pour les réitérer.

M. le président. L'amendement est retiré.

« Art. 27. — Le décret du 28 décembre 1926 concernant l'unification des compétences en matière de police de la circulation et de la conservation des voies publiques demeure applicable aux infractions visées par la présente loi. Toutefois, les contraventions de simple police prévues à l'article 3 du décret du 28 décembre 1926 sont punies d'une amende de 3.900 à 5.400 francs.

« Les agents actuellement habilités à constater les contraventions de simple police en matière de police de la circulation routière conserveront leur compétence jusqu'à la publication du règlement d'administration publique prévu à l'article 26. ». (*Adopté.*)

Par amendement (n° 26), MM. Namy, Dutoit, Primet et les membres du groupe communiste et apparenté proposent de rétablir un article 28 (nouveau), ainsi conçu:

« Est expressément constatée la nullité de l'acte dit loi du 12 janvier 1943 réprimant les attentats contre la circulation routière.

« Toutefois la constatation de cette nullité ne porte pas atteinte aux effets résultant de l'application dudit acte antérieure à la promulgation de la présente loi.

« Les infractions audit acte commises antérieurement à l'entrée en vigueur de la présente loi seront réprimées, dans chaque cas, selon les dispositions de la législation la moins sévère. »

M. le rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. L'article 13 qui a été voté laisse subsister la loi du 12 janvier 1943, tout en modifiant les sanctions prévues par cette loi et en supprimant le dernier alinéa. Or, ce nouvel amendement tend à constater la nullité de cette loi de janvier 1943, qui a été modifiée par l'article 13, précédemment voté, je le répète, par le Conseil de la République.

M. le président. L'amendement est donc irrecevable.

« Art. 29. — La loi du 30 mai 1851 sur la police du roulage et des messageries publiques et la loi du 17 juillet 1908, établissant, en cas d'accident, la responsabilité des conducteurs de véhicules de tout ordre sont abrogées.

« Les textes réglementaires pris en application de la loi du 30 mai 1851 demeureront en vigueur jusqu'à ce qu'ils aient été remplacés par ceux prévus à l'article premier de la présente loi. Les infractions auxdits textes commises postérieurement à l'entrée en vigueur de la présente loi seront réprimées conformément aux dispositions de cette dernière. »

Je mets cet article aux voix.

(*L'article est adopté.*)

M. le président. Par amendement (n° 38), M. Motais de Narbonne propose de compléter cet article par un nouvel alinéa ainsi conçu:

« Les articles 130 à 136 du décret n° 54-724 du 10 juillet 1954 portant règlement général sur la police de la circulation routière, modifié par le décret n° 57-999 du 28 août 1957, sont abrogés. Toutefois l'arrêté interministériel du 23 juillet 1954, fixant la liste des infractions pouvant donner lieu au retrait du permis de conduire, restera provisoirement applicable, pendant un délai maximum de trois mois, jusqu'à l'entrée en vigueur du règlement d'administration publique prévu au 3° de l'article 22-2.

La parole est à M. Motais de Narbonne.

M. Motais de Narbonne. Cet amendement est devenu sans objet, monsieur le président, je le retire.

M. le président. L'amendement est retiré.

L'article 29 est donc adopté dans le texte de la commission.

M. le président. « Art. 30. — La présente loi est applicable aux départements algériens sous réserve de substituer au décret du 28 décembre 1926 le décret du 15 avril 1930 pris pour son extension aux départements algériens.

« Le décret du 3 novembre 1855 relatif à la police du roulage et des messageries publiques dans les départements algériens est abrogé.

« Les textes réglementaires pris en application du décret du 3 novembre 1855 demeureront en vigueur jusqu'à ce qu'ils aient été remplacés par ceux prévus à l'article 1er de la présente loi. Les infractions auxdits textes commises postérieurement à l'entrée en vigueur de la présente loi seront réprimées conformément aux dispositions de cette dernière. » — (*Adopté.*)

« Art. 31. — Il sera procédé à la codification des textes législatifs concernant la voirie et la circulation routière, par décret en conseil d'Etat pris sur le rapport du garde des sceaux, ministre de la justice, du ministre de l'intérieur, du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et du secrétaire d'Etat à la présidence du conseil, après avis de la commission supérieure chargée d'étudier la codification et la simplification des textes législatifs et réglementaires.

« Ce décret apportera aux textes en vigueur les adaptations de forme rendues nécessaires par le travail de codification à l'exclusion de toute modification de fond.

« Il sera procédé chaque année, et dans les mêmes conditions, à l'incorporation dans le code de la voirie et de la circulation routière des textes législatifs modifiant certaines disposition de ce code sans s'y référer expressément. » — (*Adopté.*)

Je vais mettre aux voix l'ensemble du projet de loi.

M. Primet. Je demande la parole pour explication de vote.

M. le président. La parole est à M. Primet.

M. Primet. Mesdames, messieurs, le groupe communiste serait heureux de voter un projet qui amènerait une réduction du nombre des accidents dus à la circulation routière. Autant que quiconque, nous avons le souci d'épargner les vies humaines de plus en plus menacées par l'intensité du trafic dans les rues et sur les routes.

Mais le projet de loi qui est soumis à votre examen n'apporte pas de solution aux graves problèmes qui émeuvent l'opinion publique. La sécurité routière ne peut pas être assurée par les seules mesures répressives.

« La répression pour la répression », qui caractérise ce texte, n'atteindra pas le but désiré. Dans ce domaine, comme dans bien d'autres, les solutions se trouvent ailleurs que dans les mesures de police. Comme dans la lutte contre l'alcoolisme où des mesures efficaces résident dans l'éducation, dans la construction de logements sains, de stades, de piscines, dans la lutte contre la route qui tue, l'efficacité ne sera obtenue que par l'éducation des usagers de véhicules à moteur et des piétons, par l'amélioration du réseau routier et de sa signalisation, par la création de pistes cyclables, l'extension des autoroutes à sens unique, la suppression des passages à niveau, etc., et aussi par l'institution d'un examen plus sérieux pour l'attribution du permis de conduire et de visites médicales périodiques pour les titulaires.

La passion mise par notre collègue M. Gilbert-Jules dans la défense du texte de la commission de la justice fait trop émerger les satisfactions que peut donner un tel texte de loi à un ministre de la justice et à un ministre de l'intérieur.

Nous pensons, quant à nous, que la première disposition à laquelle aurait pu s'attacher le Conseil de la République pour assurer la sécurité routière eût été le respect des dispositions de la loi du 3 avril 1955 qui attribue au fonds routier 22 p. 100 des 572 milliards provenant de la taxe intérieure sur les produits pétroliers.

Les usagers donnent déjà au Trésor les fonds nécessaires pour assurer la sécurité des piétons et des automobilistes. Vous voulez encore demander à l'automobile quelques milliards de plus. Si c'est par la suppression de toute circulation routière que vous voulez arriver à diminuer le nombre d'accidents, il faut le dire!

La répression par de lourdes amendes prend toujours un caractère injuste car les riches pourront se permettre toutes les infractions sans grand danger pour leur magot. Ce texte, par contre, rendra la vie impossible aux salariés qui exercent le dur métier de transporteur routier, souvent dans des conditions inhumaines.

En définitive, ce texte constitue une aggravation de la répression par rapport à celui voté par l'Assemblée nationale; il n'est pas possible au groupe communiste de lui apporter ses suffrages.

Je demande en son nom que le Conseil vote par scrutin public.

M. le président. La parole est à M. Dubois, pour expliquer son vote.

M. René Dubois. Mes chers collègues, je voterai ce texte, mais je le voterai sans joie.

En effet, si, au cours de cette journée, nous avons étudié les conditions physiques, psychologiques, biologiques, physiologiques qui peuvent entrer en ligne de compte dans la série des accidents, si nous avons également étudié la qualité ou les déficiences du matériel, il est un problème que M. Primet a du reste soulevé, mais que nous n'avons nullement évoqué au cours de la discussion, c'est celui de la qualité d'un réseau routier qui n'est plus du tout adapté à son actuelle fonction.

Je sais bien que nos gouvernements et notre régime ont une admirable aptitude à reporter sur les épaules des autres ce qui est leur propre responsabilité. Nous en avons eu un exemple tout récent. Autrefois, tout de même, les ministres étaient responsables; quelquefois les hauts fonctionnaires l'étaient. Maintenant, les ministres restent en place, mais ce sont les fonctionnaires qui sont révoqués!

Ainsi — pour revenir à la question qui nous occupe — le réseau routier n'est plus du tout adapté aux conditions modernes de son emploi. Notre Assemblée et notre commission des transports s'étaient vivement intéressées au fonds routier. Elle en avait défendu l'intégralité, c'est-à-dire — comme le disait tout à l'heure M. Primet — l'attribution de 22 p. 100 de la taxe intérieure sur les produits pétroliers. Cette mesure a été progressivement démantelée.

Or quand nous lisons les revues techniques étrangères s'intéressant aux routes, nous constatons, notamment en ce qui concerne l'Amérique, que l'amélioration du réseau routier diminue de plus de 50 p. 100 le nombre des accidents.

Dernièrement un relevé extrêmement précis fut dressé, non seulement pour l'ensemble des Etats-Unis, mais également pour chacun des Etats. Je vous cite quelques chiffres. Dans l'Etat du Maine, les accidents, par 100 millions de miles, sont passés de 22,3 p. 100 à 2,8 p. 100; dans l'Etat de Virginie, de 20,5 p. 100 à 6,1 p. 100; dans l'Etat de Michigan, de 15 à 6 p. 100; dans l'Etat de Californie, de 9 à 2,5 p. 100.

Ce projet amènera un certain nombre d'usagers de la route au banc de la justice. Aussi longtemps que la puissance publique ne les accompagnera pas, c'est avec regret que je voterai le projet.

M. Courrière. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Courrière.

M. Courrière. Le groupe socialiste votera, mais sans grand enthousiasme, le texte qui nous est soumis.

L'aggravation des peines qui résultent des votes du Conseil de la République ne lui paraît pas donner à ce texte une efficacité supplémentaire. Nous considérons, en effet, que ce n'est point parce que l'on menacera certains automobilistes de huit jours de prison ou d'une amende pouvant atteindre des sommes considérables que l'on aura pour autant résolu le problème de la circulation routière; ce problème ne sera résolu que dans la mesure où notre réseau routier, par des améliorations, sera adapté aux nécessités présentes.

Comme M. Primet, comme M. le docteur Dubois, je regrette infiniment la réduction des crédits affectés à nos routes nationales, mais plus particulièrement celle qui s'applique aux crédits attribués par le plan d'investissement routier aux routes départementales. Je suis, en effet, convaincu que si l'on se livrait à une étude approfondie des accidents, on s'apercevrait que ce n'est point sur les grandes routes qu'il y a tellement d'accidents, mais surtout sur les routes secondaires. Or, celles-ci paraissent particulièrement délaissées dans les projets que nous aurons à voter ces jours prochains.

Je crois également qu'il faudrait aller plus loin encore dans l'éducation des conducteurs; et je me félicite que la prévention routière essaie de démontrer aux enfants de nos écoles, à tous nos jeunes, à ceux qui deviendront des conducteurs les nécessités qui s'imposent à eux.

Je voterai, par conséquent, ce texte et mon groupe le votera, mais, je le répète, sans enthousiasme, car l'aggravation des peines qu'il édicte ne donnera pas les résultats que certains en attendent, et nous espérons que, dans un avenir prochain, on saura comprendre les impératifs que doit accepter un pays qui veut avoir un réseau routier digne de lui.

M. le rapporteur pour avis. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. La commission des moyens de communication a une position très voisine de celle que viennent d'exposer nos collègues, puisque j'ai commencé mon rapport à la tribune cet après-midi en reprenant les arguments mêmes de M. le docteur Dubois, c'est-à-dire que des routes larges et bien dessinées constituent l'élément essentiel de la sécurité routière.

D'autre part, comme l'a dit M. Courrière, nous avons très violemment protesté à notre commission contre l'élévation du taux des peines qui tendent à faire croire que l'ensemble des automobilistes sont des coupables. Nous sommes heureux du rôle qu'on leur fait jouer comme contribuables et nous souhaiterions, au moins, que l'ensemble des augmentations de ces amendes soit affecté à l'élargissement des routes et à leur modification.

Nous approuvons ce texte parce qu'il était nécessaire de transformer la loi de 1851; mais c'est sans aucun enthousiasme.

En outre, nous tenons à dire à M. le garde des sceaux que nous comptons bien qu'il défendra devant l'autre Assemblée nos positions, en particulier celle sur laquelle s'est faite la quasi-unanimité de notre Assemblée tendant à la suppression des articles 22-1 à 22-6, qui permettra de maintenir à l'administration préfectorale et aux commissions prévues le pouvoir de retirer le permis de conduire.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Mes chers collègues, lors de l'exposé de mon rapport, j'ai indiqué que le problème de la circulation routière, si dramatique pour notre pays, ne pouvait être examiné sous le seul angle de la répression. Je faisais ainsi allusion par avance à tout ce que les orateurs viennent de dire. Seulement, nous sommes actuellement saisis d'un projet de loi sur la police de la circulation routière et nous ne pouvons pas nous occuper d'autre chose. Les préoccupations qui viennent d'être présentées feront donc l'objet d'autres débats dans d'autres circonstances.

En revanche, je veux m'élever, non avec passion — je n'y mets aucune passion, mais peut-être l'ardeur de l'avocat qui se retrouve après de longues années d'absence en présence d'un dossier — contre ceux qui prétendent que ce texte conduit à une augmentation du taux des amendes.

Votre commission vous propose la correctionnalisation du délit de conduite sans permis — je crois que personne n'en discute — et la correctionnalisation du refus volontaire d'obtempérer. Pour le reste, il n'y a aucune modification. Que le minimum de la peine soit aligné sur le minimum des contraventions de troisième ou de quatrième classe ou qu'il soit en-dessous de ce minimum, cela ne change rigoureusement rien, un juge ayant toujours le droit, par application des circonstances atténuantes, d'infliger la peine d'amende qu'il lui plait. D'autre part, les amendes forfaitaires ou de composition, lorsqu'elles sont possibles, sont calculées sur le minimum et non pas sur le maximum. Il est donc faux de prétendre qu'il y ait une augmentation du taux des amendes.

M. le président. Je vais mettre aux voix l'ensemble du projet de loi.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La commission des moyens de communication a déposé un amendement qui s'applique au titre du projet de loi, monsieur le président

Je ne crois pas qu'elle le maintiendra; mais si, par hasard, elle le faisait et que cet amendement soit adopté, nous aurions un texte qui ne correspondrait plus au titre et il faudrait tout recommencer.

Telle est la situation dans laquelle nous risquons de nous trouver.

M. le président. Monsieur le rapporteur, il est d'usage que le Conseil ne statue sur l'intitulé d'un projet de loi qu'après le vote sur l'ensemble.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

Je suis saisi d'une demande de scrutin présentée par le groupe communiste.

Le scrutin est ouvert.

(Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin (n° 64) :

Nombre de votants	292
Majorité absolue	147
Pour l'adoption	278
Contre	14

Le Conseil de la République a adopté.

Par amendement (n° 1) de M. Julien Brunhes et les membres de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme proposent, dans l'intitulé du projet de loi, de remplacer les mots: « relatif à la police de la circulation routière », par les mots: « relatif aux infractions à la police de la circulation routière ».

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, notre commission des moyens de communication avait demandé une modification du titre de la loi. Nous pensions, en effet, tout d'abord, que notre commission et notre assemblée supprimeraient les articles relatifs au retrait du permis de conduire, ce qu'elles ont fait, et que, par conséquent, le texte était non plus une loi sur la police de la circulation routière, mais une loi sur les infractions à la police de la circulation routière.

Nous avions pensé à modifier ce titre, surtout parce que le décret du 10 juillet 1954 est un décret en forme de loi et s'appelle lui-même « police de la circulation routière ».

Nous pensions donc qu'il pourrait y avoir confusion entre les titres.

Cependant, la commission de la justice nous a fait remarquer que, par l'article 29 que nous venons de voter, nous avions abrogé la loi du 30 mai 1851, sur la police routière et les messageries publiques, et la loi du 17 juillet 1908.

Dans ces conditions, si ces deux lois sont abrogées, et comme le décret du 10 juillet 1953 était pris en fonction de ces lois et par référence à elles, il n'est pas douteux qu'en fonction de l'article 1er du projet de loi que nous venons de voter devront être pris des règlements d'administration publique qui remplaceront le décret du 10 juillet 1954.

Puisque ces règlements constitueront le nouveau code de la route, nous ne pouvons nous opposer à laisser le titre actuel, puisqu'aussi bien les décrets d'application ne concerneront plus seulement les infractions à la police de la circulation routière mais réglementeront la police de la circulation routière. C'est pourquoi notre commission retire son amendement.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Je voudais simplement donner une explication qui me parait même nécessaire.

Cette loi en vertu de l'article 1er donne délégation au pouvoir exécutif de prendre des règlements d'administration publique dans l'intérêt de la circulation, de sa sécurité, de la conservation des voies. Puis, ensuite, elle prévoit les sanctions aux infractions à ces règlements d'administration publique et ensuite elle décide que le code de la route actuellement existant continuera à subsister jusqu'à temps que le futur règlement d'administration publique intervienne. Il s'agit donc bien d'une loi sur la police de la circulation routière et non pas sur les infractions de la police de la circulation routière.

M. le président. L'amendement a été retiré.

En conséquence, le titre n'est pas changé.

— 18 —

PROLONGATION D'UN DELAI CONSTITUTIONNEL

M. le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale communication de la résolution suivante, que l'Assemblée nationale a adoptée, le 18 mars 1958, comme suite à une demande de prolongation de délai que le Conseil de la République lui avait adressée:

« L'Assemblée nationale, par application du dernier alinéa de l'article 20 de la Constitution, décide de prolonger de quinze jours le délai constitutionnel dont dispose le Conseil de la République pour l'examen en première lecture du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant organisation des cadres du service du matériel de l'armée de terre. »

Acte est donné de cette communication.

— 19 —

DEPOT DE PROPOSITIONS DE RESOLUTION

M. le président. J'ai reçu de MM. Kalb et Zussy une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à déposer un projet de loi modifiant la loi n° 52-883 du 24 juillet 1952, afin de revaloriser les indices de références concernant les indemnités accordées aux maires et adjoints des communes.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 366, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale, Algérie). *(Assentiment.)*

J'ai reçu de MM. Kalb et Zussy une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à prendre les mesures nécessaires pour que les participations de l'Etat aux divers travaux des communes soient versées au fur et à mesure de leur exécution.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 367, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale, Algérie). *(Assentiment.)*

— 20 —

RENVOIS POUR AVIS

M. le président. La commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale, Algérie) et la commission de l'agriculture demandant que leur soit renvoyé, pour avis, le projet de loi de finances pour 1958 (2e partie. — Moyens des services et dispositions spéciales) (dispositions relatives aux investissements), adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence (n° 337, session de 1957-1958), dont la commission des finances est saisie au fond.

Il n'y a pas d'opposition ?

Les renvois pour avis sont ordonnés.

— 21 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel pourrait être l'ordre du jour de notre prochaine séance publique, précédemment fixée au jeudi 20 mars 1958, à seize heures:

Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à insérer dans le livre IV du code du travail un article 57 *a* relatif à la procédure devant les bureaux de jugement (n°s 184 et 339, session de 1957-1958. — M. Abel-Durand, rapporteur de la commission du travail et de la sécurité sociale; avis de la commission de la justice et de législation criminelle et commerciale. — M. Delalande, rapporteur);

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant organisation des cadres du service du matériel de l'armée de terre (n°s 171 et 294, session de 1957-1958. — M. Raymond Pinchard, rapporteur de la commission de la défense nationale).

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à autoriser le Président de la République à ratifier la « Convention instituant le centre international de calcul », adoptée à Paris le 6 décembre 1951 (n°s 267 et 344, session de 1957-1958. — M. Canivez, rapporteur de la commission de l'éducation nationale, des beaux-arts, des sports, de la jeunesse et des loisirs);

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à autoriser le Président de la République à ratifier un amendement à l'accord international sur l'étain, signé à Londres le 25 juin 1954 (n°s 259 et 323, session de 1957-1958. — M. Henri Cornat, rapporteur de la commission de la production industrielle);

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à modifier l'article 434 du code rural (n°s 993, session de 1956-1957, 181 et 263, session de 1957-1958. — M. Marcilhacy, rapporteur de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale; et avis de la commission de l'agriculture. — M. de Pontbriand, rapporteur; et n° 243, session de 1957-1958, avis de la commission de la production industrielle. — M. Auguste-François Billiemaz, rapporteur; et avis de la commission de la famille, de la population et de la santé publique. — M. Ménard, rapporteur);

Discussion de la proposition de loi de MM. Edmond Michelet, Abel-Durand, Gaston Charlet, Michel Debré, Marcel Lemaire, Joseph Raybaud et Rochereau, tendant à l'établissement d'un statut des agents commerciaux (n°s 422, session de 1956-1957, et 238, session de 1957-1958. — M. Delalande, rapporteur de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale; et n° 305, session de 1957-1958, avis de la commission du travail et de la sécurité sociale. — M. Abel-Durand, rapporteur);

Discussion: I du projet de loi modifiant, pour les territoires d'outre-mer, pour la République du Togo et l'Etat sous tutelle du Cameroun, la loi n° 48-1471 du 23 septembre 1948 relative à l'élection des conseillers de la République;

II Des propositions de loi:

1° De MM. Jules Castellani, Gaston Fourrier, Hassan Gouled, Ralijaona Laingo et Tardrew, tendant à modifier l'article 51 de la loi n° 48-1471 du 23 septembre 1948 relative à l'élection des conseillers de la République;

2° De MM. Joseph Perrin, Haïdara Mahamane, Zéle et Gondjout, tendant à modifier et compléter la loi n° 48-1471 du 23 septembre 1948, modifiée, relative à l'élection des conseillers de la République (n°s 302, 149, 203 et 336, session de 1957-1958. — M. Gilbert-Jules, rapporteur de la commission du suffrage universel, du contrôle constitutionnel, du règlement et des pétitions).

Discussion du projet de loi relatif à la prorogation du mandat des membres du Conseil de la République élus en Algérie. (N°s 303 et 345, session de 1957-1958. — M. Monichon, rapporteur de la commission du suffrage universel, du contrôle constitutionnel, du règlement et des pétitions.)

Discussion du projet de loi modifiant les articles 55, 56 et 57 de la loi du 23 septembre 1948 relative à l'élection des conseillers de la République. (N°s 325 et 364, session de 1957-1958. — M. Monichon, rapporteur de la commission du suffrage universel, du contrôle constitutionnel, du règlement et des pétitions.)

Discussion de la proposition de résolution de MM. Kalb et Zussy tendant à inviter le Gouvernement à prendre un décret portant assimilation, en vue de la revision des pensions, des non-officiers recrutés avant 1948 aux catégories existantes en tenant compte uniquement des grades et échelons des intéressés. (N°s 92 et 340, session de 1957-1958. — M. de Montullé, rapporteur de la commission des pensions [pensions civiles et militaires et victimes de la guerre et de l'oppression].)

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée le mercredi 19 mars, à zéro heure cinq minutes.)

L'un des chefs adjoints du service de la stenographie du Conseil de la République,
HENRI FLEURY.

Modification aux listes électorales des membres des groupes politiques.

GROUPE DES RÉPUBLICAINS INDÉPENDANTS

(59 membres au lieu de 58.)

Ajouter le nom de M. Ngayewang.

Erratum

au compte rendu in extenso *de la séance du mardi* 11 *mars* 1958.

(*Journal officiel* du 12 mars 1958.)

Page 472, 2e colonne:

— 19 —

DÉPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI

Au lieu de: « *M. le président.* J'ai reçu de M. Jean Geoffroy et des membres du groupe socialiste et apparentés, une proposition... », **lire:** « *M. le président.* J'ai reçu de M. Jean Geoffroy une proposition... ».

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE LE 18 MARS 1958

Application des articles 84 à 86 du règlement, ainsi conçus:

« Art. 84. — *Tout sénateur qui désire poser une question orale au Gouvernement en remet le texte au président du Conseil de la République, qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions orales doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; sous réserve de ce qui est dit à l'article 87 ci-dessous, elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur.*

« *Les questions orales sont inscrites sur un rôle spécial au fur et à mesure de leur dépôt.*

« Art 85. — *Le Conseil de la République réserve chaque mois une séance pour les questions orales posées par application de l'article 84. En outre, cinq d'entre elles sont inscrites, d'office, et dans l'ordre de leur inscription au rôle, en tête de l'ordre du jour de chaque mardi.*

« *Ne peuvent être inscrites à l'ordre du jour d'une séance que les questions déposées huit jours au moins avant cette séance.*

« Art. 86. — *Le président appelle les questions dans l'ordre de leur inscription au rôle. Après en avoir rappelé les termes, il donne la parole au ministre.*

« *L'auteur de la question, ou l'un de ses collègues désigné par lui pour le suppléer, peut seul répondre au ministre; il doit limiter strictement ses explications au cadre fixé par le texte de sa question; ces explications ne peuvent excéder cinq minutes.*

« *Si l'auteur de la question ou son suppléant est absent lorsqu'elle est appelée en séance publique, la question est reportée d'office à la suite du rôle.*

« *Si le ministre intéressé est absent, la question est reportée à l'ordre du jour de la plus prochaine séance au cours de laquelle doivent être appelées des questions orales.* »

1058. — 18 mars 1958. — **M. Michel Debré** demande à **M. le ministre des affaires étrangères** s'il n'estime pas utile de donner connaissance à une opinion inquiète de l'inaction diplomatique: 1° des instructions données aux ambassadeurs français pour tenter de diminuer, voire d'arrêter, la contrebande d'armes en faveur de la rébellion algérienne; 2° des réponses des gouvernements intéressés et des mesures prises par eux; 3° des démarches qui ont dû être faites à Paris même, auprès des ambassadeurs étrangers; 4° enfin si, à propos des préparatifs de la « conférence au sommet », il a été fait état de ce que toute détente supposait l'arrêt de l'aide étrangère au terrorisme algérien.

1059. — 18 mars 1958. — **M. Michel Debré** demande à **M. le ministre des finances, des affaires économiques et du plan** quelles mesures il compte prendre pour faire en sorte que le marché commun n'aboutisse pas à la disparition de la zone franc.

1060. — 18 mars 1958. — **M. Michel Debré** demande à **M. le ministre de l'intérieur** quelles mesures il envisage, et avec lui d'autres départements ministériels intéressés, pour mettre fin à la propagande anti-française qui, venant d'Allemagne, sévit dans les départements de l'Est et sous le couvert d'une impunité regrettable, revêt des formes particulièrement odieuses.

1061. — 18 mars 1958. — **M. Jean Brajeux** attire l'attention de **M. le secrétaire d'Etat à l'agriculture** sur l'injustice dont sont actuellement victimes les exploitants forestiers en ce qui concerne leur retraite vieillesse. En effet, la loi du 17 janvier 1948 a provoqué leur adhésion obligatoire aux caisses de retraites industrielles et commerciales; par la suite, la commission nationale des conflits d'affiliation a décidé que les exploitants forestiers devaient relever obligatoirement du régime agricole. Cette position a été confirmée par la loi du 5 janvier 1955 et, depuis cette date, les exploitants forestiers, se trouvent dans l'obligation de cotiser aux caisses agricoles qui les prennent en charge à partir de leur date d'entrée sans tenir compte des versements qu'ils peuvent avoir faits antérieurement dans d'autres caisses, ceux-ci devant leur être purement et simplement remboursés. Il demande, en conséquence, s'il ne serait pas possible: ou de laisser l'exploitant forestier libre d'adhérer pour son propre compte à une caisse industrielle et commerciale, tout en maintenant le principe du versement aux caisses agricoles des cotisations assises sur les salaires; ou d'obliger les caisses industrielles et commerciales, auxquelles les exploitants forestiers ont été affiliés depuis 1949, à prendre en charge la part de retraite correspondant au montant des cotisations versées par les intéressés; il désire savoir, de toutes façons, quelles mesures compte prendre le Gouvernement pour faire cesser le préjudice que représente ainsi pour les exploitants forestiers la perte de droits acquis antérieurement.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE LE 18 MARS 1958

Application des articles 82 et 83 du règlement ainsi conçus:

« Art. 82. — *Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au Président du Conseil de la République, qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul Sénateur et à un seul Ministre.* »

« Art. 83. — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu* in extenso; *dans le mois qui suit cette publication, les réponses des Ministres doivent également y être publiées.*

« *Les Ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.*

« *Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion.* »

PRESIDENCE DU CONSEIL

(Secrétariat d'Etat chargé de l'information.)

8116. — 18 mars 1958. — **M. Michel Debré** demande à **M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil, chargé de l'information,** s'il n'estime pas que des mesures doivent être envisagées, dans l'intérêt national, à l'égard du poste « Europe numéro un ».

AFFAIRES ETRANGERES

8117. — 18 mars 1958. — **M. Michel Debré** signale à **M. le ministre des affaires étrangères** que dans sa première édition du 18 mars, le quotidien américain « New-York Hérald Tribune », édition européenne, a publié une dépêche de « l'Associated Press » indiquant comment le Gouvernement américain avait obtenu d'apparentes concessions du Gouvernement tunisien en contrepartie d'une promesse d'intervention américaine en Algérie; que dans la seconde édition de ce journal, l'article a disparu pour faire place à d'autres informations ne faisant plus allusion à l'intervention américaine en Algérie; lui demande s'il n'estime pas utile: 1° de rechercher pour quelles raisons et sous quelles influences le premier article a disparu de l'édition; 2° d'examiner le bien fondé de l'information annonçant l'intervention américaine en Algérie.

8118. — 18 mars 1958. — **M. Michel Debré** demande à **M. le ministre des affaires étrangères** pour quelles raisons les réponses du Gouvernement aux lettres et propositions du maréchal Boulganine ne font aucune allusion au fait que l'arrêt de la contrebande d'armes et de toute aide en faveur de la rébellion algérienne constituerait une étape décisive de la « détente »; lui demande également si un élément de la conférence dite « au sommet » ne serait pas l'étude de l'arrêt de cette contrebande et de cette aide.

8119. — 18 mars 1958. — **M. Michel Debré** demande à **M. le ministre des affaires étrangères:** 1° s'il a protesté auprès du Gouvernement canadien après les émissions que la radio a consacrées à l'audition de terroristes algériens; 2° s'il a demandé que de semblables faits ne se renouvellent plus; dans l'affirmative, quelle réponse lui a été donnée.

AGRICULTURE

8120. — 18 mars 1958. — **M. Michel de Pontbriand** expose à **M. le ministre de l'agriculture** que les dispositions du décret n° 54-1251 du 24 décembre 1954, relatif à l'encouragement aux échanges amiables, viendront à expiration le 31 décembre 1958; et lui demande: 1° s'il n'envisage pas, compte tenu du retard apporté d'une part à la publication du règlement d'administration et d'autre part, à la construction des organismes compétents, de proroger cette date limite, et, dans l'affirmative, de combien; 2° si les dispositions précitées sont limitées aux seuls échanges bilatéraux ou, au contraire, s'appliquent aux échanges plurilatéraux, ce qui dans certains cas, faciliterait considérablement les opérations encouragées par le Gouvernement.

EDUCATION NATIONALE, JEUNESSE ET SPORTS

8121. — 18 mars 1958. — **M. Edgard Pisani** signale à **M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports** qu'à sa connaisance, sur 22 élèves composant la promotion de l'école normale de Chaumont, une année récente, 2 se sont orientés vers les études supérieures conduisant à l'enseignement dans les cours complémentaires, 13 se sont orientés vers l'enseignement primaire, mais 7 ont quitté l'enseignement pour embrasser des carrières privées ou administratives, et lui demande par quels procédés il entend mettre un terme à cette évasion qui pose un problème redoutable au maintien de la qualité de l'enseignement primaire.

INDUSTRIE ET COMMERCE

8122. — 18 mars 1958. — **M. Michel Debré** demande à **M. le ministre de l'industrie et du commerce** s'il est possible de connaître les raisons pour lesquelles dans son programme de constructions, la Communauté du charbon et de l'acier n'a pas assuré, à chaque pays, l'égalité de traitement.

INTERIEUR

8123. — 18 mars 1958. — **M. Jean Bertaud** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que le retard apporté dans le versement des subventions et des participations de l'Etat pour assurer l'exécution de grands travaux entrepris par les communes, met souvent celles-ci en difficultés lorsqu'elles n'ont pas de disponibilités financières suffisantes pour assurer les premiers règlements exigés par les entreprises. Il lui demande s'il ne serait pas possible d'obtenir que ces subventions et participations de l'Etat soient versées au fur et à mesure de l'exécution desdits travaux.

JUSTICE

8124. — 18 mars 1958. — **M. Claude Mont** expose à **M. le ministre** de la justice que le nouvel article 20 du décret du 30 septembre 1953 sur les baux commerciaux, modifié par la loi du 5 janvier 1957 précise, dans paragraphe II: « En cas d'éviction, les lieux doivent être remis au bailleur pour le premier jour du terme d'usage qui suivra l'expiration du délai de quinzaine à compter du versement de l'indemnité entre les mains du locataire lui-même ou, éventuellement d'un séquestre... ». Il lui demande de bien vouloir lui préciser ce qu'il faut entendre par les mots « terme d'usage ». Doit-on entendre les époques auxquelles se payent les loyers, qui avec les usages locaux varient selon les régions — 1er mai et 1er novembre par exemple — Doit-on, au contraire, entendre le terme d'usage d'un bail verbal, qui est alors le 1er novembre seulement. En général, le terme d'usage se situe au 1er novembre, mais est-il normal de se référer au terme d'usage d'un fait verbal alors que ce fait n'existe pas. Faut-il alors penser aux termes du payement du loyer.

RECONSTRUCTION ET LOGEMENT

8125 — 18 mars 1958. — **M. Jacques Delalande** rappelle à **M. le ministre de la reconstruction et du logement** le décret n° 55-562 du 20 mai 1955 « facilitant l'acquisition rapide au juste prix des terrains nécessaires à la construction » qui a, dans son article 5, disposé que le troisième alinéa de l'article 41 du décret du 8 août 1935, ainsi conçu: « les administrations compétentes sont tenues de fournir à la commission, sur sa demande, tous les renseignements utiles » serait remplacé par les dispositions suivantes: « en toute hypothèse et jusqu'à une date qui sera fixée par décret la valeur donnée aux terrains nus expropriés ne peut excéder la plus récente estimation postérieure au 1er juillet 1952 assignée à ces terrains à l'occasion de leur mutation à titre gratuit ou onéreux, soit dans les contrats ou déclarations intervenus au cours des cinq dernières années ayant précédé la déclaration d'utilité publique, soit dans les évaluations administratives rendues définitives en vertu des lois fiscales au cours de la même période ». Il lui demande si ces dispositions nouvelles ont un caractère général et doivent s'appliquer à toutes les expropriations quelque soit leur but poursuivi, ou si au contraire elles ne doivent pas être limitées, ainsi que l'indique l'exposé des motifs précédant le décret, à l'acquisition des terrains nécessaires à la construction de logements.

8126 — 18 mars 1958. — **M. Robert Liot** demande à **M. le ministre de la reconstruction et du logement:** 1° quels sont les textes réglementaires qui régissent le fonctionnement et la responsabilité des sociétés de crédit immobilier; 2° quelle est exactement l'étendue de la mission de « surveillance de travaux » qu'assume une société de crédit immobilier, lorsqu'elle perçoit environ 1,50 p. 100 du montant des travaux « pour couvrir les frais de constitution du dossier de prêt et de surveillance des travaux »; 3° si une société de crédit immobilier a, au moins, l'obligation de vérifier que les plans sont suffisamment explicites, qu'un devis descriptif les accompagne et qu'ainsi, le forfait est établi sur une base valable. En particulier, un dossier accepté par la société, ne comportant qu'un plan sommaire de 0,01 par mètre, un marché forfaitaire (une page) sans devis descriptif engage-t-il la responsabilité de la société de crédit immobilier. Si dans le texte du marché forfaitaire, d'un modèle délivré à l'emprunteur, figure la mention: « cette maison sera érigée conformément aux plans et devis descriptifs détaillés desquels un exemplaire est demeuré ci-joint », après mention d'annexe signée des parties et que la société de crédit immobilier, qui a imposé ce texte de marché, ne s'assure pas de l'existence d'un devis descriptif, lors même qu'il est indiqué au bas du marché: Annexe: un plan, un devis descriptif; la responsabilité de cet organisme financier n'est-elle pas gravement engagée par une négligence qui enlève au forfait toute sa substance; 4° si une société de crédit immobilier est autorisée à verser à l'entrepreneur la totalité de la retenue de garantie, lors de l'entrée dans les locaux de l'emprunteur (tenant lieu de procès-verbal de réception provisoire, non dressé) — au cas où cet entrepreneur l'y invite — ou doit-elle, au contraire, tenant compte du fait que celui-ci n'a pas l'habitude des travaux, conserver une partie de cette retenue jusqu'à réception définitive comme garantie de la bonne tenue des ouvrages.

TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

8127. — 18 mars 1958. — **M. Jean-Yves Chapalain** demande à **M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme** si un ingénieur des travaux publics de l'Etat, chargé de la construction et de l'entretien de certaines rues et chemins vicinaux dans une ville a, comme mission, de faire exécuter et de surveiller les travaux d'assainissement et d'égouts relatifs à ces voies. Dans l'affirmative, il le prie de préciser si cette tâche est régulièrement rémunérée par l'Etat; sinon, dans quelles conditions la collectivité locale doit-elle verser à ce fonctionnaire des émoluments complémentaires.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

AGRICULTURE

7978. — **M. Gaston Chazette** expose à **M. le ministre de l'agriculture** que la fièvre aphteuse est loin d'être enrayée en France et que de temps à autre des foyers reparaissent, et que d'autre part la maladie paraît évoluer et rend inefficaces les vaccins prévus pour telle ou telle caractéristique du mal; qu'une publicité importante vient d'appeler l'attention des milieux agricoles sur un moyen de lutte « l'anavirus AA »; que cependant, par arrêté du 27 juillet 1957, interdiction a été faite à la fabrication et à la vente de ce produit; il lui demande en conséquence de préciser les raisons qui ont amené le Gouvernement à interdire l'utilisation et la fabrication de « l'Anavirus AA ». (*Question du 15 janvier 1958.*)

Réponse. — Le produit commercialement dénommé « Anavirus » a fait l'objet d'un refus d'autorisation par arrêté en date du 27 juillet 1957. Cet arrêté a été pris sur avis du comité vétérinaire des sérums et vaccins et du comité consultatif des épizooties. Le producteur de « l'Anavirus » a d'ailleurs été autorisé à introduire une nouvelle demande d'agrément dont l'instruction est actuellement en cours.

7986. — **M. Robert Marignan** demande à **M. le ministre de l'agriculture:** 1° pour quelles raisons les dispositions du paragraphe 1 de l'article 103 de la loi du 4 août 1956 prévoyant la prise en charge des annuités des prêts consentis par le Crédit agricole aux horticulteurs et arboriculteurs sinistrés à la suite des gelées de 1956 n'ont pas encore, à ce jour, reçu d'application, malgré la parution du décret n° 57-131 du 7 février 1957; 2° à quelle date il entend accorder à ces sinistrés le bénéfice des dispositions votées par le Parlement depuis plus de dix-huit mois. (*Question du 17 janvier 1958.*)

Réponse. — L'article 1er du décret du n° 57-131 du 7 février 1957 prévoit que les modalités de prise en charge par le fonds spécial de garantie des prêts aux horticulteurs et arboriculteurs sinistrés par le gel de l'hiver 1955-1956 doivent être déterminées sur propositions de la commission de contrôle visée à l'article 676 du code rural. La mise en application des dispositions arrêtées par cette commission soulève certaines difficultés pratiques que les services intéressés s'attachent à résoudre favorablement. Dès qu'un accord sera intervenu, toutes instructions pourront être données aux caisses régionales de crédit agricole mutuel intéressées

7990. — M. Charles Naveau signale à **M. le ministre de l'agriculture** que dans sa réponse à la question n° 7871 qu'il lui avait posée le 28 novembre 1957 et relative au programme de recalcification des sols, il ne peut admettre l'éviction de certaines régions du bénéfice de la subvention et lui demande s'il ne serait pas préférable, si les crédits sont insuffisants, de diminuer le taux de la subvention afin de généraliser la méthode et de réparer ainsi une injustice flagrante. (*Question du 31 janvier 1958.*)

Réponse. — L'évaluation des ressources financières exigées par l'extension à l'ensemble des départements du programme de recalcification des sols a montré que le payement de la subvention nécessiterait la mise à la disposition de mon département de crédits très supérieurs à ceux dont je dispose actuellement. Une réduction, même très importante, du taux de la subvention ne permettrait pas, en tout état de cause, de réaliser cette extension, dans des conditions compatibles avec le maintien de l'efficacité de la subvention.

DEFENSE NATIONALE ET FORCES ARMEES

7931. — M. Michel Debré demande à **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées** s'il n'estime pas qu'il y a dans les rues de Paris et sur les routes de France un nombre excessif de voitures de la police américaine circulant comme si elles étaient chargées d'assurer une mission d'intérêt général à l'égard de tous; lui signale qu'un tel abus n'existe dans aucun autre pays membre de l'Alliance atlantique et lui demande s'il n'estime pas convenable de réduire l'activité de la police américaine à la surveillance immédiate des bases. (*Question du 19 décembre 1957.*)

Réponse. — Dans les départements où existent des bases et installations alliées, le ministère de l'intérieur a autorisé l'organisation de patrouilles mixtes de police, chargées d'intervenir à l'occasion de tous incidents dans lesquels seraient impliqués des membres des forces alliées. Les autorités françaises ont, en revanche, estimé que, dans la capitale, la responsabilité de la sécurité devait demeurer à la charge exclusive de la police française, les services de la police militaire américaine ne pouvant intervenir et prêter main forte que sur demande des services de la préfecture de police. Cette collaboration des services de police militaire américaine, qui ont ainsi aidé les services de police et de gendarmerie à exercer leurs fonctions dans des circonstances souvent difficiles, à l'égard d'individus ne parlant pas notre langue, a donné les meilleurs résultats sur le plan de la sécurité. Il est à noter, enfin, que pour éviter toute confusion d'attributions, les autorités américaines ont précisé par des instructions récentes que la responsabilité de la poursuite des contrevenants aux règles de la circulation routière était du seul ressort des autorités françaises compétentes.

7993. — M. Gabriel Montpied rappelle à **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées** que le département du Puy-de-Dôme est sévèrement affecté par certaines décisions prises en application de la politique d'économie: fermeture de l'atelier de chargement de Clermont, mutation des deux tiers des troupes de la base aérienne, licenciements à l'atelier industriel de l'aéronautique, fermeture du centre de perfectionnement d'Authezat qui entraînent une mise au chômage pour une certaine partie du personnel; que, d'autre part, l'engagement pris de ne renvoyer de l'A. I. A. que les employés pouvant bénéficier de la retraite n'a pas été tenu; qu'une employée devra attendre onze mois sa retraite de sécurité sociale, ainsi qu'une autre pendant deux mois et demi; que, d'ailleurs, l'indemnité de licenciement n'est pas immédiatement versée comme l'exige le droit commun mais échelonnée en quatre quinzaines; qu'enfin, le licenciement pur et simple du centre de perfectionnement d'Authezat est d'autant moins admissible que les instructeurs avaient été choisis parmi le personnel de l'A. I. A. en raison de leur valeur; que certains sont « meilleurs ouvriers de France »; que se priver de leur services est non seulement injuste mais contraire à l'intérêt de l'établissement; et lui demande, en conséquence, quelles dispositions il compte prendre pour pallier ces anomalies et réparer ces erreurs. (*Question du 28 janvier 1958.*)

Réponse. — Le commandement a procédé à une concentration des moyens militaires qui, pour l'armée de l'air, s'est traduite en particulier par le transfert à la base de Nîmes d'une partie des missions confiées à la base d'Aulnat (rassemblement et instruction élémentaire des engagés). D'autre part, des réductions d'effectifs touchant les personnels civils ont dû être effectuées à l'atelier industriel de l'aéronautique de Clermont-Ferrand et au centre de perfectionnement d'Authezat. Il est d'ailleurs à noter que les établissements implantés dans le département du Puy-de-Dôme n'ont pas été les seuls à être affectés par les réductions d'effectifs. Pour l'atelier industriel, ces mesures n'ont touché que 35 ouvriers sur lesquels 17 avaient atteint la limite d'âge de 60 ans, soit la limite d'âge personnelle, et ont pu être rayés des contrôles en application de la réglementation en vigueur; 7 autres ont été volontaires pour demander leur dégagement des cadres, ce qui leur permettait de bénéficier de dispositions statutaires plus favorables en vue de la liquidation de leurs droits à pension. Enfin, 4 ouvrières ont été immédiatement reclassées sur la place de Clermont. Pour le centre de perfectionnement d'Authezat, la fermeture de cet établissement a entraîné le licenciement de 7 ouvriers dont 6 sont actuellement reclassés ou en cours de reclassement; d'autre part, sur les 7 agents contractuels de ce centre, 2 sont déjà reclassés, 1 a refusé un emploi de même niveau qui lui avait été proposé à Paris, et des démarches sont en cours en vue du reclassement des 4 autres. Quant aux modalités de payement de l'indemnité de licenciement, elles sont conformes: *a*) pour les personnels contractuels aux dispositions de l'article 8 du décret n° 55-159 du 3 février 1955; *b*) pour les personnels ouvriers à celles de l'article 3 du décret n° 53-4833 du 20 mai 1953. En ce qui concerne l'atelier de chargement de Clermont, sa fermeture a fait l'objet d'une étude à laquelle ont été associés au maximum les autorités locales et départementales ainsi que les représentants des divers syndicats libres. Toutes les directives nécessaires ont été données pour que le replacement du personnel se fasse avec le maximum de sollicitude et que tous les cas sociaux particulièrement dignes d'intérêt soient signalés.

FINANCES, AFFAIRES ECONOMIQUES ET PLAN

(Secrétariat d'Etat au budget.)

7925. — M. Yvon Coudé du Foresto demande à **M. le secrétaire d'Etat au budget** s'il estime raisonnable et régulier d'appliquer l'arrêté ministériel du 31 janvier 1942 aux emprunts contractés par des syndicats de communes pour des travaux d'électrification. Cet arrêté soumettant à la taxe proportionnelle le revenu des capitaux mobiliers, les administrations locales ont tendance à considérer comme tels les produits des emprunts contractés par les communes, syndicats de communes et départements pour le fonctionnement de leurs régies exploitant des services à caractère industriel ou commercial. Or, les emprunts en question sont destinés à des travaux neufs et si les ouvrages sont ensuite remis, soit à une régie, soit à Electricité de France pour l'exploitation, il n'en est pas moins vrai que les travaux sont exécutés par le syndicat de communes et que si la thèse défendue par les administrations locales était adoptée, il en résulterait une charge supplémentaire pour ces syndicats, charge qui devrait être allégée par le fonds d'amortissement, lui-même subventionné par l'Etat, ce qui reviendrait à faire subventionner par l'Etat ses propres impôts. (*Question du 4 juillet 1957.*)

Réponse. — Les produits des emprunts contractés par les communes, syndicats de communes et départements pour assurer le financement des travaux de premier établissement et d'extension des réseaux de distribution d'énergie électrique, dans la mesure où ces emprunts ont reçu l'agrément du fonds d'amortissement des charges d'électrification, sont en situation de bénéficier de l'exonération de taxe proportionnelle prévue aux articles 133 et 133 *bis* du code général des impôts, quel que soit le régime d'exploitation de ces réseaux (concession ou régie).

8053. — M. Jules Houcke expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** qu'une entreprise industrielle fournissant couramment du matériel de sa fabrication aux Charbonnages de France est réglée par chèques bancaires à trente jours fin de mois de livraison, conformément aux termes généraux des commandes ou marchés reçus de cette entreprise nationalisée; mais que, parfois, selon probablement la trésorerie du bassin minier intéressé, certains groupes se libèrent d'office, par dérogation aux stipulations du marché ou de la commande, au moyen d'une lettre de change à quatre-vingt-dix jours fin de mois; que cette lettre de change est alors accompagnée d'une note indiquant « qu'un chèque dont le montant représente le remboursement des frais d'escompte de cet effet, calculés aux conditions appliquées par la Banque de France » se trouve joint à l'envoi. Et demande si ce remboursement partiel des agios supportés par l'entreprise — les établissements bancaires pratiquant des taux d'escompte supérieurs à ceux de la Banque de France — doit supporter la taxe sur la valeur ajoutée, s'analysant en réparation du préjudice subi plutôt qu'en élément du prix de vente. (*Question du 18 février 1958.*)

Réponse. — Les intérêts que l'acheteur paye au vendeur en raison des nouveaux délais que celui-ci consent pour se libérer doivent être regardés comme un des éléments du prix d'une marchandise vendue à terme et, dès lors, doivent être compris dans le montant des ventes passibles de la taxe sur la valeur ajoutée (*Cf.* arrêt conseil d'Etat du 10 janvier 1944: affaire Simon frères).

FRANCE D'OUTRE-MER

8033. — M. Luc Durand-Réville appelle l'attention de **M. le ministre de la France d'outre-mer** sur le malaise qui règne parmi les fonctionnaires provenant des ex-cadres communs supérieurs des territoires d'outre-mer, du fait qu'ils n'ont pas bénéficié du maintien intégral de leurs « droits acquis », auquel ils étaient en droit de prétendre, en vertu des dispositions du décret n° 51-509 du 5 mai 1951, et spécialement des articles 3 et 4 de ce texte. Il lui demande s'il ne paraîtrait pas opportun d'envisager le regroupement de tous les fonctionnaires d'origine métropolitaine des ex-cadres supérieurs (qu'ils aient antérieurement bénéficié d'un complément égal aux 4/10e, ou d'un complément égal aux 2/10e de la solde), dans un « cadre d'extinction », où le maintien de tous leurs droits acquis pourrait leur être facilement assuré étant entendu que, parallèlement, des démarches seraient effectuées auprès des Gouvernements locaux pour que les fonctionnaires africains des mêmes cadres, reclassés dans les cadres territoriaux, bénéficient d'avantages analogues. Il lui demande — pour le cas où la création d'un tel « cadre d'extinction » lui apparaîtrait inopportune ou non immédiatement réalisable — de lui indiquer les dispositions que le Gouvernement compte prendre pour tenir les promesses faites aux fonctionnaires

en cause et qui devraient, à son avis, comporter l'application aux fonctionnaires à 4/10e des diverses revalorisations intervenues en application du décret du 30 juin 1955, et l'attribution aux fonctionnaires à 2/10e d'une indemnité compensatrice du décrochage de la fonction publique outre-mer dont ils ont été les victimes. (*Question du 12 février 1958.*)

Réponse. — L'article 3 de la loi n° 56-619 du 23 juin 1956 a prescrit une réforme des services publics dans les territoires d'outre-mer devant aboutir, par la définition de services territoriaux chargés de la gestion des intérêts des territoires, à l'institution d'une fonction publique d'outre-mer jouissant d'une réglementation autonome établie par les autorités territoriales. Le même texte dispose que le Gouvernement « fixera les conditions de création de cadres territoriaux et de détermination de leurs statuts et de leurs modes de rémunération, notamment des soldes de base, tout en assurant aux fonctionnaires et aux agents sous statut des régies ferroviaires actuellement en service le maintien de leurs droits acquis, notamment en ce qui concerne les rémunérations, les avantages sociaux, les régimes de pensions, le déroulement normal de la carrière ». C'est dans ces limites que le décret n° 56-1228 du 3 décembre 1956, modifié par le décret n° 57-480 du 4 avril 1957, a prévu dans son titre II l'intégration dans les cadres territoriaux des fonctionnaires appartenant aux anciens cadres supérieurs et locaux dont les droits acquis sont expressément sauvegardés par le deuxième alinéa de l'article 9 du même texte, complété par les articles 20 sur le point particulier du régime de pension et 21 sur celui des limites d'âge.

8039. — **M. Luc Durand-Réville** remercie **M. le ministre de la France d'outre-mer** de la réponse qu'il a bien voulu faire à sa question écrite n° 7912 au sujet de la majoration de la valeur en douane des marchandises importées en Afrique équatoriale française du montant du prélèvement de 20 p. 100 auquel sont soumis les importateurs lors de la délivrance des devises afférentes au règlement de leurs achats. Il lui demande de lui faire connaître si, règlementairement, le grand conseil de l'Afrique équatoriale française, les assemblées territoriales et les chambres de commerce n'auraient pas dû être préalablement consultés sur l'opportunité d'une telle décision, qui semble en l'occurence avoir été prise par le seul haut commissaire de l'Afrique équatoriale française à l'instigation du service des douanes. (*Question du 12 février 1958.*)

Réponse. — Au moment de l'application outre-mer de l'aménagement monétaire du 10 août, la question s'est posée de savoir si le prélèvement de 20 p. 100 devait être ou non incorporé dans le montant de la valeur imposable en douane à l'entrée. Les autorités locales, compte tenu des répercussions économiques, ont choisi alors la non-incorporation, disposition que le département avait d'ailleurs recommandé à titre provisoire. Toutefois, cette solution d'attente destinée à permettre d'apprécier l'évolution économique et de prendre les mesures fiscales nécessaires, pouvait à la longue entraîner des répercussions financières. C'est pour cette raison que, tenu au courant de cette situation qui aboutissait à des moins-values de recettes budgétaires, le grand conseil de l'Afrique équatoriale française, au cours de la session de novembre 1957, a estimé qu'il convenait d'inclure le prélèvement de 20 p. 100 dans le montant de la valeur imposable en douane; contrairement aux informations de l'honorable parlementaire la décision n'a donc pas été prise par le seul haut commissaire.

INTERIEUR

7967. — **M. Jacques Augarde** expose à **M. le ministre de l'intérieur** qu'aux termes du décret n° 57-195 du 14 février 1957, le bénéfice de la campagne entière, au lieu et place de la demi-campagne, est accordé, depuis le 31 octobre 1954 et jusqu'à une date qui sera fixée ultérieurement, au personnel des armées de terre, de mer et de l'air, servant en Afrique du Nord; considérant que les policiers, quel que soit le grade, en fonction en Algérie, ont payé et continuent de payer un lourd tribut à la rébellion et participent au maintien de l'ordre au même titre que les unités militaires stationnées dans les villes et les villages et avec lesquels ils collaborent d'une façon étroite et permanente; que dans de nombreux secteurs d'Algérie les forces de police ont été mises à la disposition du commandement militaire; que les policiers d'Algérie totalisent depuis le 1er novembre 1954, un nombre impressionnant d'heures supplémentaires et que, par surcroît, ils sont généralement dans l'impossibilité de récupérer les repos hebdomadaires et les jours fériés légaux; qu'enfin, les événements actuels se traduisent, pour eux, par un surcroît de travail et de risques, ainsi que par des restrictions sensibles aux droits à congés (suppression du « cumul » par exemple). Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour faire bénéficier l'ensemble des personnels actifs de la sûreté nationale en Algérie des mêmes avantages que les militaires, c'est-à-dire une bonification pour la retraite d'un an par année de service effectif accompli depuis le 31 octobre 1954 et jusqu'à la date qui sera fixée en application du texte précité. (*Question du 11 janvier 1958.*)

Réponse. — Les dispositions du décret n° 57-195 du 14 février 1957 étant spécifiquement applicables aux militaires et ne pouvant être étendues aux fonctionnaires de police, le problème soulevé ne peut être réglé que par un texte législatif. Un tel texte a déjà été étudié par le ministre de l'intérieur. Il sera soumis à brève échéance au Parlement.

RECONSTRUCTION ET LOGEMENT

8003. — **M. Jean Bertaud** signale à **M. le ministre de la reconstruction et du logement** la situation difficile dans laquelle se trouvent un certain nombre d'acquéreurs d'appartements dans des constructions neuves qui, après avoir été informés au moment de la signature de leur contrat d'acquisition que les organismes prêteurs leur consentiraient une avance formellement précisée, sont ensuite avisés, lors de la passation des actes notariés authentifiant leur titre de propriétaires d'appartements, que les prêts qui leur sont accordés sont fortement diminués et ne correspondent plus aux chiffres précédemment annoncés. Il attire notamment son attention sur le fait que, s'agissant bien souvent de retraités se retirant en province, ceux-ci, en raison de la modicité de leurs ressources, ne peuvent pas faire face à des charges supplémentaires qu'ils n'avaient pu évidemment prévoir et vont se trouver dans l'obligation soit de renoncer à leur acquisition, pour le plus grand bénéfice des spéculateurs, soit de chercher de nouveaux crédits à des taux certainement excessifs. Il le prie de bien vouloir lui faire connaître s'il ne lui paraît pas nécessaire d'obtenir des organismes prêteurs qu'ils tiennent les engagements pris, notamment à l'égard des intéressés, dont la situation financière (tels les retraités) a subi des modifications importantes. (*Question du 28 janvier 1958.*)

Réponse. — Le montant des prêts spéciaux à la construction du Crédit foncier et du Sous-Comptoir des entrepreneurs est fixé, dans chaque cas d'espèce, par un comité siégeant auprès de ces établissements financiers et où sont représentés les divers services intéressés. Dans les circonstances actuelles, il n'est pas possible à ce comité d'accorder des suppléments de prêts. Des mesures ont été prises pour faire cesser les pratiques de certains intermédiaires consistant à faire état, pour faciliter la vente d'appartements « sur plans » de prêts excédant ceux susceptibles d'être octroyés. En application de l'article 6, 2e alinéa, du décret n° 54-1123 du 10 novembre 1954, les souscripteurs de logements peuvent résilier leur contrat lorsque le montant du prêt effectivement obtenu est inférieur de 15 p. 100 ou plus à celui prévu par ce contrat. En outre, depuis la promulgation de la loi n° 57-908 du 7 août 1957, le fait d'avoir porté, dans les contrats de l'espèce, des indications volontairement inexactes est punissable des sanctions correctionnelles prévues à l'article 59 de la ladite loi.

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

8069. — **M. Michel de Pontbriand** demande à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale:** 1° quel est le déficit actuel des caisses de sécurité sociale; 2° quels sont, par catégorie, les principaux débiteurs. (*Question du 20 février 1958.*)

Réponse. — Les résultats des opérations effectuées en 1957 par le régime général de sécurité sociale ne seront connus en totalité qu'au cours du mois de mars. Les statistiques portant sur les trois premiers trimestres de 1957 donnent les chiffres ci-après (en millions de francs):

Assurances sociales (1). — Recettes, 446.477; dépenses, 489.163; déficit, 42.686.

Accidents du travail. — Recettes, 78.984; dépenses, 79.221; déficit, 237.

Prestations familiales « Salariés ». — Recettes, 437.183; dépenses, 380.001; excédent, 57.182.

Prestations familiales « Employeurs et travailleurs indépendants ». — Recettes, 26.698; dépenses, 28.986; déficit, 2.288.

Résultats d'ensemble « Sécurité sociale » (1). — Recettes, 989.342; dépenses, 977.371; excédent, 11.971.

Les prévisions pour l'année 1958, publiées dans le budget social de la nation annexé au projet de loi de finances pour 1958, s'établissent comme suit (en milliards de francs):

Assurances sociales. — Recettes, 653,5; dépenses, 728,5; déficit, 75.

Accidents du travail. — Recettes, 125,7; dépenses, 125,7.

Prestations familiales « Salariés ». — Recettes, 646; dépenses, 563,5; excédent, 82,5.

Prestations familiales « Employeurs et travailleurs indépendants ». Recettes, 40,5; dépenses, 40,5.

Ensemble « Sécurité sociale ». — Recettes, 1.465,7; dépenses, 1.458,2; excédent, 7,5.

La liste des principaux redevables de cotisations de sécurité sociale et d'allocations familiales ne peut être fournie, les renseignements de cette nature relevant du secret professionnel auquel sont astreints les agents des caisses de sécurité sociale. Le conseil d'Etat a, en effet, considéré, au cours de sa séance du 6 février 1951, que « doivent être regardés comme secrets les renseignements relatifs aux cotisations dues par les employeurs, dont la situation financière peut être compromise par leur divulgation, et qu'en raison de leur caractère commercial ou industriel, on ne peut traiter différemment à ce point de vue les entreprises nationalisées ».

(1) Compte non tenu des opérations effectuées au titre du Fonds national de solidarité.

TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

8014. — **M. Michel Debré** demande à **M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme** s'il est au courant du refus opposé par les industries allemandes de se plier aux injonctions de la Haute Autorité du charbon et de l'acier, en ce qui concerne la suppression des tarifs préférentiels pour la Bavière et pour la Sarre,

tarifs qui pénalisent l'industrie française et qui auraient dû être supprimés depuis plusieurs années, comme étant contraires au traité. (*Question du 30 janvier 1958.*)

Réponse. — A la connaissance du Gouvernement français, la première décision que la Haute Autorité ait prise concernant la question des tarifs préférentiels dont bénéficient les usines sidérurgiques allemandes éloignées des bassins houillers, est celle, qui vient d'être rendue publique par cette institution, et qui accorde d'ailleurs des délais importants aux autorités allemandes pour faire cesser la situation discriminatoire résultant de l'existence de ces tarifs. Cette tarification, ainsi que le souligne l'honorable parlementaire, est préjudiciable aux usines lorraines et sarroises et le Gouvernement français souhaite, comme lui, que la récente décision de la Haute Autorité, depuis longtemps attendue, soit appliquée le plus rapidement possible. Mais il ne peut donner d'informations sur la position des industries allemandes, qui constitue une affaire intérieure à la République fédérale.

(Secrétariat d'Etat à la marine marchande.)

8015. — M. Florian Bruyas demande à **M. le secrétaire d'Etat à la marine marchande** de bien vouloir lui fournir le texte de la proposition dite « de Kerautem » et de lui faire connaître dans quelle mesure cette proposition écarte du calcul des références: 1° les importations sous contrat passées avec les pays à organisme de vente unique; 2° les importations consécutives à des opérations de compensation, les licences de faveur et les parts prioritaires découlant de positions d'inventeur ou d'initiateur. Il lui demande, en outre, de bien vouloir lui indiquer si l'auteur du système de répartition « de Kerautem » est un professionnel et, dans l'affirmative, quel est le nom de l'entreprise qu'il dirige (*Question du 30 janvier 1958.*)

Réponse. — 1° La proposition visée par l'honorable parlementaire n'ayant pas été intégralement retenue par l'administration, se trouve couverte par le secret professionnel, comme l'ensemble des délibérations du comité professionnel des importateurs des produits de la pêche maritime; cette proposition ne peut, dès lors, être communiquée; 2° en vertu de l'article 82 (§ 2) du règlement du Conseil de la République, il n'y a pas lieu de répondre à la deuxième partie de la question.

Erratum

à la suite du compte rendu in extenso *de la séance du 13 mars 1958.* (*Journal officiel* du 14 mars 1958, débats du Conseil de la République.)

Page 531, 1re colonne, Question orale sans débat 1056, avant-dernière ligne: au lieu de: « ... contre les dangers dont les habitants de Norvack, aux Etats-Unis... », lire: « ... contre les dangers dont les habitants de Florence, aux Etats-Unis... ».

ANNEXES AU PROCES-VERBAL

DE LA

séance du mardi 18 mars 1958.

SCRUTIN (N° 62)

Sur les conclusions de la commission du travail tendant au rejet de la proposition de loi relative à la durée du travail dans les établissements de commerce non alimentaire (Deuxième lecture).

Nombre des votants **228**
Majorité absolue **115**

Pour l'adoption **214**
Contre **14**

Le Conseil de la République a adopté.

Ont voté pour :

MM.
Abel-Durand.
Agueste.
Alric.
Louis André.
Philippe d'Argenlieu.
Armengaud.
Robert Aubé.
Augarde.
Baratgin.
Bataille.
Beaujannot.
Jean Bertaud.
Jean Berthoin.
Général Béthouart.
Biatarana.
Auguste-François Billiemaz.
Blondelle.
Boisrond.
Raymond Bonnefous.
Bonnet.
Bordeneuve.
Borgeaud.
Boudinot.
Georges Boulanger (Pas-de-Calais).
Bouquerel.
Bousch.
André Boutemy.
Boutonnat.
Brajeux.
Brizard.
Martial Brousse.
Julien Brunhes.
Bruyas.
René Caillaud.
Capelle.
Mme Marie-Hélène Cardot.
Jules Castellani.
Frédéric Cayrou.
Cerneau.
Chambriard.
Chapalain.
Maurice Charpentier.
Robert Chevalier (Sarthe).
Paul Chevallier (Savoie).
Claireaux.
Claparède.
Clerc.
Colonna.
Henri Cordier.
Henri Cornat.
André Cornu.
Coudé du Foresto.
Courroy.
Cuif.
Marcel Dassault (Oise).
Michel Debré.
Deguise.
Mme Marcelle Delabie.
Delalande.
Claudius Delorme.
Vincent Delpuech.
Delrieu.
Descours Desacres.
Deutschmann.
Mme Marcelle Devaud.
Jean Doussot.
Driant.
René Dubois.
Roger Duchet.
Duleu.
Dulin.
Charles Durand.
Durand-Réville.
Enjalbert.
Yves Estève.
Filippi.
Fléchet.
Gaston Fourrier (Niger).
Jacques Gadoin.
Garessus.
Gaspard.
Etienne Gay.
de Geoffre.
Gilbert-Jules.
Robert Gravier.
Jacques Grimaldi.
Louis Gros.
Hoeffel.
Houcke.
Yves Jaouen.
Alexis Jaubert.
Jézéquel.
Edmond Jollit.
Josse.
Jozeau-Marigné.
Kalb.
Koessler.
Roger Laburthe.
Jean Lacaze.
Lachèvre.
de Lachomette.
Georges Laffargue.
de La Gontrie.
Ralijaona Laingo.
Robert Laurens.
Laurent-Thouverey.
Le Basser.
Le Bot.
Lebreton.
Le Digabel.
Le Léannec.
Marcel Lemaire.
Le Sassier-Boisauné.
Levacher.
Liot.
André Litaise.
Lodéon.
Longchambon.
Paul Longuet.
Maillot.
Gaston Manent.
Marcilhacy.
Marignan.
Jacques Masteau.
Mathey.
de Maupeou.
Henri Maupoil.
Georges Maurice.
Meillon.
Ménard.
de Menditte.
Menu.
Metton.
Edmond Michelet.
Jean Michelin.
Marcel Molle.
Monichon.
Monsarrat.
de Montalembert.
de Montullé.
Motais de Narbonne.
Ngayewang.
Ohlen.
Hubert Pajot.
Parisot.
Pascaud.
François Patenôtre.
Paumelle.
Marc Pauzet.
Pellenc.
Perdereau.
Georges Pernot.
Perrot-Migeon.
Peschaud.
Piales.
Pic.
Pidoux de La Maduère.
Raymond Pinchard (Meurthe-et-Moselle).
Jules Pinsard (Saône-et-Loire).
Pinton.
Edgard Pisani.
Marcel Plaisant.
Piait.
Plazanet.
Alain Poher.
de Pontbriand.
Georges Portmann.
Gabriel Pouex Quenum-Possy-Berry.
Rabouin.
Radius.
de Raincourt.
Ramampy.
Joseph Raybaud.
Razac.
Repiquet.
Restat.
Reynouard.
Paul Robert.
de Rocca-Serra.
Rochereau.
Rogier.
Rotinat.
Marc Rucart.
François Ruin.
Marcel Rupied.
Sauvêtre.
Schiaffino.
François Schleiter.
Schwartz.
Séguin.
Yacouba Sido.
Raymond Susset.
Tardrew.
Teisseire.
Gabriel Tellier.
Thibon.
Mme Jacqueline Thome-Patenôtre.
Jean-Louis Tinaud.
Fodé Mamadou Touré.
Trellu.
Amédée Valeau.
François Valentin.
Vandaele.
Henri Varlot.
Verneuil.
Viallanes.
de Villoutreys.
Voyant.
Wach.
Maurice Walker.
Michel Yver.
Joseph Yvon.
Zussy.

Ont voté contre :

MM.
Berlioz.
Nestor Calonne.
Chaintron.
Léon David.
Mme Renée Dervaux.
Mme Yvonne Dumont.
Dupic.
Dutoit.
Mme Girault.
Waldeck L'Huillier.
Namy.
Général Petit.
Primet.
Ulrici.

Se sont abstenus volontairement :

MM.
Auberger.
Aubert.
Henri Barré.
Baudru.
Paul Béchard.
Jean Bène.
Marcel Bertrand.
Marcel Boulangé (territoire de Belfort).
Brégégère.
Brettes.
Mme Gilberte Pierre-Brossolette.
Canivez.
Carcassonne.
Champeix.
Chazette.
Chochoy.
Pierre Commin.
Courrière.
Francis Dassault (Puy-de-Dôme).
Paul-Emile Descomps.
Droussent.
Durieux.
Jean-Louis Fournier (Landes).
Jean Geoffroy.
Gregory.
Albert Lamarque.
Lamousse.
Léonetti.
Pierre Marty.
Mamadou M'Bodje.
Méric.
Minvielle.
Mistral.
Montpied.
Marius Moutet.
Naveau.
Nayrou.
Arouna N'Joya.
Pauly.
Péridier.
Pugnet.
Mlle Rapuzzi.
Jean-Louis Rolland.
Alex Roubert.
Emile Roux.
Sempé.
Soldani.
Southon.
Suran.
Symphor.
Edgar Tailhades.
Ludovic Tron.
Vanrullen.
Verdeille.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Ajavon.
Benchiha Abdelkader.
Chérif Benhabylès.
Gaston Charlet.
Jacques Debû-Bridel.
Diallo Ibrahima.
Djessou.
Amadou Doucouré.
Ferhat Marhoun.
Florisson.
Fousson.
Gondjout.
Goura.
Haidara Mahamane.
Léo Hamon.
Katenzaga.
Kotouo.
Le Gros.
Mahdi Abdallah.
Mostefaï El-Hadi.
Joseph Perrin.
Riviérez.
Sahoulba Gontchomé.
Tamzali Abdennour.
Henry Torrès.
Diongolo Traoré.
Zafimahova.
Zéle.
Zinsou.

Absents par congé :

MM. Fillon, Hassan Gouled, Houdet, Claude Mont et Salineau.

N'ont pas pris part au vote:

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, et M. Ernest Pezet, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants 293
Majorité absolue 147
Pour l'adoption 225
Contre 68

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 63)

Sur l'amendement (n° 49) de M. Namy tendant à supprimer l'article 13 du projet de loi relatif à la police de la circulation routière.

Nombre des votants..... 281
Majorité absolue 141
Pour l'adoption 14
Contre 267

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.
Berlioz.
Nestor Calonne.
Chaintron.
Léon David.
Mme Renée Dervaux.
Mme Yvonne Dumont.
Dupic.
Dutoit.
Mme Girault.
Waldeck L'Huillier.
Namy.
Général Petit.
Primet.
Ulrici.

Ont voté contre:

MM.
Abel-Durand.
Aguesse.
Alric.
Louis André.
Philippe d'Argenlieu.
Armengaud.
Robert Aubé.
Auberger.
Aubert.
Augarde.
Baratgin.
Henri Barré.
Bataille.
Baudru.
Beaujannot.
Paul Béchard
Jean Bène.
Jean Bertaud.
Jean Berthoin.
Marcel Bertrand
Général Béthouart.
Biatarana.
Auguste-François Billiemaz.
Blondelle.
Boisrond.
Raymond Bonnefous.
Bonnet.
Bordeneuve.
Borgeaud.
Boudinot.
Marcel Boulangé (territoire de Belfort).
Georges Boulanger (Pas-de-Calais).
Bouqueret.
Bousch.
André Boutemy.
Boutonnat.
Brajeux.
Brégégère.
Brettes.
Brizard.
Mme Gilberte Pierre Brossolette.
Martial Brousse.
Julien Brunhes.
Bruyas
René Caillaud.
Canivez.
Capelle.
Carcassonne.
Mme Marie-Hélène Cardot.
Jules Castellani.
Frédéric Cayrou.
Cerneau.
Chambriard.
Champeix.
Chapalain.
Maurice Charpentier.
Chazette.
Robert Chevalier (Sarthe).
Paul Chevallier (Savoie).
Chochoy.
Claireaux.
Claparède.
Clerc.
Colonna
Pierre Commin.
Henri Cordier.
Henri Cornat.
André Cornu.
Coudé du Foresto.
Courrière.
Courroy.
Cuif.
Francis Dassaud. (Puy-de-Dôme).
Marcel Dassault (Oise).
Michel Debré.
Deguise.
Mme Marcelle Delabie.
Delalande.
Claudius Delorme.
Vincent Delpuech.
Delrieu.
Paul-Emile Descomps.
Descours Desacres.
Deutschmann.
Mme Marcelle Devaud.
Jean Doussot.
Driant
Droussent.
René Dubois.
Roger Duchet.
Dufeu.
Dulin.
Charles Durand.
Durand-Réville.
Durieux
Enjalbert.
Yves Estève.
Filippi.
Fléchet.
Jean-Louis Fournier. (Landes).
Gaston Fourrier (Niger).
Jacques Gadoin.
Garessus.
Gaspard.
Etienne Gay.
de Geoffre.
Jean Geoffroy.
Gilbert-Jules.
Robert Gravier.
Gregory.
Jacques Grimaldi.
Louis Gros.
Hœffel.
Houcke.
Yves Jaouen.
Alexis Jaubert.
Jézéquel.
Edmond Jollit.
Josse.
Jozeau-Marigné.
Kalb.
Koessler.
Roger Laburthe.
Jean Lacaze.
Lachèvre.
de Lachomette.
Georges Laffargue.
de La Gontrie.
Ratijaona Laingo.
Albert Lamarque.
Lamousse.
Robert Laurens.
Laurent-Thouverey.
Le Basser.
Le Bot.
Lebreton.
Le Digabel.
Le Léannec.
Marcel Lemaire.
Léonetti.
Le Sassier-Boisaundé.
Levacher.
Liot.
André Litaise.
Lodéon.
Longchambon.
Paul Longuet.
Maillot.
Gaston Manent.
Marcilhacy.
Marignan.
Pierre Marty.
Jacques Masteau.
Mathey.
de Maupeou.
Henri Maupoil.
Georges Maurice
Mamadou M'Bodje.
Meillon.
Ménard
de Menditte.
Menu.
Méric.
Metton.
Jean Michelin.
Minvielle.
Mistral.
Marcel Molle.
Monichon.
Monsarrat.
de Montalembert.
Montpied.
de Montullé.
Motais de Narbonne.
Marius Moutet.
Naveau.
Nayrou.
Arouna N'Joya.
Ohlen.
Hubert Pajot.
Parisot.
Pascaud.
François Patenôtre.
Pauly.
Paumelle.
Marc Pauzet.
Pellenc.
Perdereau.
Péridier.
Georges Pernot.
Perrot-Migeon.
Peschaud.
Ernest Pezet.
Piales.
Pic.
Pidoux de La Maduère.
Raymond Pinchard (Meurthe-et-Moselle).
Jules Pinsard (Saône-et-Loire).
Pinton.
Edgard Pisani
Marcel Plaisant.
Plait.
Plazanet.
Alain Poher.
de Pontbriand.
Georges Portmann.
Gabriel Puaux.
Pugnet.
Quenum-Possy-Berry.
Rabouin.
Radius.
de Raincourt.
Ramampy.
Mlle Rapuzzi.
Joseph Raybaud.
Razac.
Repiquet.
Restat.
Reynouard.
Paul Robert
de Rocca-Serra.
Rochereau
Rogier.
Jean-Louis Rolland.
Rotinat.
Alex Roubert.
Emile Roux.
Marc Rucart.
François Ruin.
Marcel Rupied.
Sauvetre.
Schiaffino
François Schleiter.
Schwartz.
Seguin.
Sempé
Yacouba Sido.
Soldani
Southon.
Suran.
Raymond Susset.
Symphor.
Edgar Tailhades.
Tardrew
Teisseire.
Gabriel Tellier.
Thibon.
Mme Jacqueline Thome-Patenôtre.
Jean-Louis Tinaud
Fodé Mamadou Touré.
Trellu
Ludovic Tron.
Amédée Valeau
François Valentin.
Vandaele.
Vanrullen
Henri Varlot.
Verdeille.
Verneuil.
Viallanes.
de Villoutreys.
Voyant
Wach.
Maurice Walker.
Michel Yver
Joseph Yvon.
Zussy.

N'ont pas pris part au vote:

MM.
Ajavon.
Benchiha Abdelkader.
Chérif Benhabyles.
Gaston Charlet.
Jacques Debû-Bridel.
Diallo Ibrahima.
Djessou.
Amadou Doucouré.
Ferhat Marhoun.
Florisson.
Fousson.
Gondjout.
Goura.
Haidara Mahamane.
Léo Hamon.
Kalenzaga.
Kotouo.
Le Gros.
Mahdi Abdallah
Mostefai El-Hadi.
Ngayewang.
Joseph Perrin.
Riviérez.
Sahoulba Gontchomé.
Tamzali Abdennour.
Henry Torrès
Diongolo Traoré.
Zafimahova.
Zéle
Zinsou.

Absents par congé:

MM. Fillon, Hassan Gouled, Houdet, Claude Mont et Salineau.

N'ont pas pris part au vote:

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, et M. Edmond Michelet, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants..... 293
Majorité absolue 147
Pour l'adoption 14
Contre 279

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 64)

Sur l'ensemble du projet de loi relatif à la police de la circulation routière.

Nombre des votants 281
Majorité absolue 141

Pour l'adoption 267
Contre 14

Le Conseil de la République a adopté.

Ont voté pour :

MM.
Abel-Durand.
Aguesse.
Alric.
Louis André.
Philippe d'Argenlieu.
Armengaud.
Robert Aubé.
Auberger.
Aubert.
Augarde.
Baratgin.
Henri Barré.
Bataille.
Baudru.
Beaujannot.
Paul Béchard.
Jean Bène.
Jean Bertaud.
Jean Berthoin.
Marcel Bertrand.
Général Béthouart.
Biatarana
Auguste-François Billiemaz.
Blondelle.
Boisrond.
Raymond Bonnefous.
Bonnet.
Bordeneuve.
Borgeaud.
Boudinot.
Marcel Boulangé (territoire de Belfort).
Georges Boulanger (Pas-de-Calais).
Bouquerel.
Bousch.
André Boutemy.
Boutonnat.
Brajeux.
Brégégère.
Brettes.
Brizard.
Mme Gilberte Pierre-Brossolette.
Martial Brousse.
Julien Brunhes.
Bruyas.
René Caillaud.
Canivez.
Capelle
Carcassonne.
Mme Marie-Hélène Cardot.
Jules Castellani.
Frédéric Cayrou.
Cerneau.
Chambriard.
Champeix.
Chapalain
Maurice Charpentier.
Chazette.
Robert Chevalier (Sarthe).
Paul Chevallier (Savoie).
Chochoy.
Claireaux.
Claparède.
Clerc.
Colonna.
Pierre Commin.
Henri Cordier.
Henri Cornat.
André Cornu.
Coudé du Foresto.
Courrière.
Courroy.
Cuif.
Francis Dassaud (Puy-de-Dôme).
Marcel Dassault (Oise).
Michel Debré.
Deguise.
Mme Marcelle Delabie.
Delalande.
Claudius Delorme.
Vincent Delpuech.
Delrieu.
Paul-Emile Descomps.
Descours Desacres.
Deutschmann.
Mme Marcelle Devaud
Jean Doussot.
Driant.
Droussent.
René Dubois.
Roger Duchet.
Dufeu.
Dulin.
Charles Durand.
Durand-Réville.
Durieux.
Enjalbert.
Yves Estève.
Filippi.
Fléchet.
Jean-Louis Fournier (Landes).
Gaston Fourrier (Niger).
Jacques Gadoin.
Garessus.
Gaspard.
Etienne Gay.
de Geoffre.
Jean Geoffroy.
Gilbert-Jules.
Robert Gravier.
Grégory.
Jacques Grimaldi.
Louis Gros.
Hoeffel.
Houcke.
Yves Jaouen.
Alexis Jaubert.
Jézéquel.
Edmond Jollit.
Josse.
Jozeau-Marigné.
Kalb.
Koessler.
Roger Laburthe.
Jean Lacaze.
Lachèvre.
de Lachomette.
Georges Laffargue.
de La Gontrie.
Ratijaona Laingo.
Albert Lamarque.
Lamousse.
Robert Laurens.
Laurent-Thouverey.
Le Basser.
Le Bot.
Lebreton.
Le Digabel.
Le Léannec.
Marcel Lemaire.
Léonetti.
Le Sassier-Boisauné.
Levacher.
Liot.
André Litaise.
Lodéon.
Longchambon.
Paul Longuet.
Maillot.
Gaston Manent.
Marcilhacy.
Marignan.
Pierre Marty.
Jacques Masteau.
Mathey.
de Maupeou.
Henri Maupoil.
Georges Maurice
Mamadou M'Bodje.
Meillon.
Ménard.
de Menditte.
Menu.
Méric.
Metton.
Jean Michelin.
Minvielle.
Mistral.
Marcel Molle.
Monichon.
Monsarrat.
de Montalembert.
Montpied.
de Montullé.
Motais de Narbonne.
Marius Moutet.
Naveau.
Nayrou.
Arouna N'Joya.
Ohlen.
Hubert Pajot.
Parisot.
Pascaud
François Patenôtre
Pauly.
Paumelle.
Marc Pauzet.
Pellenc.
Perdereau.
Péridier
Georges Pernot.
Perrot-Migeon.
Peschaud.
Ernest Pezet
Piales.
Pic.
Pidoux de La Maduère
Raymond Pinchard (Meurthe-et-Moselle).
Jules Pinsard (Saône-et-Loire).
Pinton
Edgard Pisani
Marcel Plaisant.
Plait.
Plazanet.
Alain Poher.
de Pontbriand
Georges Portmann.
Gabriel Puaux.
Pugnet.
Quenum-Possy-Berry.
Rabouin.
Radius.
de Raincourt.
Ramampy.
Mlle Rapuzzi
Joseph Raybaud.
Razac.
Repiquet.
Restat.
Reynouard.
Paul Robert.
de Rocca-Serra.
Rochereau.
Rogier.
Jean-Louis Rolland.
Rotinat.
Alex Roubert.
Emile Roux.
Marc Rucart.
François Ruin.
Marcel Rupied.
Sauvêtre
Schiaffino
François Schleiter.
Schwartz.
Seguin.
Sempé.
Yacouba Sido.
Soldani.
Southon.
Suran.
Raymond Susset.
Symphor.
Edgar Tailhades.
Tardrew.
Teisseire
Gabriel Tellier.
Thibon.
Mme Jacqueline Thome-Patenôtre.
Jean-Louis Tinaud.
Fodé Mamadou Touré.
Trellu.
Ludovic Tron.
Amédée Valeau.
François Valentin.
Vandaele.
Vanrullen.
Henri Varlot.
Verdeille.
Verneuil.
Viallanes
de Villoutreys.
Voyant.
Wach.
Maurice Walker.
Michel Yver.
Joseph Yvon.
Zussy.

Ont voté contre :

MM.
Berlioz.
Nestor Calonne.
Chaintron.
Léon David.
Mme Renée Dervaux.
Mme Yvonne Dumont.
Dupic.
Duroit
Mme Girault.
Waldeck L'Huillier.
Namy.
Général Petit.
Primet.
Ulrici.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Ajavon.
Benchiha Abdelkader.
Chérif Benhabyles.
Gaston Charlet.
Jacques Debû-Bridel.
Diallo Ibrahima.
Djessou.
Amadou Doucouré.
Ferhat Marhoun.
Florisson.
Fousson.
Gondjout.
Goura.
Haidara Mahamane.
Léo Hamon.
Kalenzaga.
Kotouo.
Le Gros.
Mahdi Abdallah.
Mostefaï El-Hadi.
Ngayewang.
Joseph Perrin.
Riviérez.
Sahoulba Gontchomé.
Tamzali Abdennour.
Henry Torrès.
Diongolo Traoré.
Zafimahova.
Zéle.
Zinsou.

Absents par congé :

MM. Filion, Hassan Gouled, Houdet, Claude Mont et Satineau.

N'ont pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, et M. Edmond Michelet, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants 292
Majorité absolue 147

Pour l'adoption 278
Contre 14

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 31, quai Voltaire.